LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

2 [illegible] 1902. — N° 203.

Rédaction et Admin:st[illegible] Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

PENDANT LA COURSE BORDEAUX-PARIS — LE VAINQUEUR BOIT A LA RÉGALADE

Dimanche dernier a vu se disputer une réédition de la course Bordeaux-Paris, celle-ci dûe à l'Auto-Vélo. Plus heureux que les années précédentes, Maurice Garin a pu enfin décrocher cette première place qui lui avait tant de fois échappé. Il est juste de dire que, tout comme lors de Paris-Brest, il a été aidé par la déveine de Lesna. Notre photographie représente Garin en train de se désaltérer à Beaugency. Mais que les membres de la ligue antialcoolique se rassurent, Garin ne boit que de l'eau de Vichy !

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Lire dans notre prochain numéro :

Le circuit des Ardennes
par Georges Prade.

Le Début des Deux ans à Maisons-Laffitte et à Saint-Cloud,

Le Grand Prix de Vichy
par Franc Picard.

Un concours de Chiens ratiers,
Le haras de Meautry
Par Paul Mégnin.

Le yacht du roi Edouard VII
par Henri Philippe.

etc, etc...

☘

On nous communique la note suivante :

Le Conseil d'administration de l'Automobile-Club de France et la Commission Sportive, voulant récompenser particulièrement M. Tampier, non seulement pour le concours qu'il a apporté à la bonne organisation de la course, mais aussi pour la promptitude avec laquelle il a établi le classement définitif de Paris-Vienne, a décidé de lui offrir un objet d'art d'une valeur de mille francs ainsi qu'un diplôme d'honneur.

M. Tampier est, on le sait, un des plus anciens collaborateurs de la Vie au Grand Air, *c'est dire que nous sommes heureux de voir récompenser comme ils le méritent, son initiative et son dévouement de tous les instants à la cause de l'Automobile.*

☘

Il n'y a plus de Pyrénées !

Ainsi pourraient résumer les lettres et télégrammes que nous recevons de nos correspondants des quatre coins de la France.

Tel a été, en effet le succès de notre numéro spécial

A Travers les Pyrénées

que la première édition a été enlevée en quelques jours.

Devant les nombreuses demandes, nous avons décidé de faire procéder à une

Deuxième édition

Ce nouveau tirage va être incessamment terminé et tous ceux qui ne l'ont pas encore, pourront se procurer ce superbe album dans lequel les deux auteurs MM. Henry et Marcel Spont feront défiler devant leurs yeux les sites les plus pittoresques de cette magnifique région qui s'étend du Canigou jusqu'à Biarritz.

En vente partout :

50 centimes

☘

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

☘

Toutes les femmes élégantes lisent

femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.

Bordeaux-Paris

Après l'épreuve classique de Bordeaux-Paris, organisée en mai dernier par le Vélo, *nous avons eu, dimanche dernier, un second Bordeaux-Paris, dû, celui-ci à l'*Auto-Vélo, *d'autant plus intéressant qu'il mettait aux prises Lesna et Garin les deux anciens adversaires de Paris-Brest. Devançant Lesna d'une heure, Garin couvrit la distance en 18 h. 41 m. 20 s., battant ainsi, avec une moyenne de 30 km. 600 à l'heure, le record Bordeaux-Paris pour cyclistes entraînés par des bicyclettes.*

La Vie au Grand Air *ne pouvait laisser passer cette épreuve sans s'y intéresser, et voici les photographies et les notes que nos envoyés spéciaux, montés sur une voiture légère, mise aimablement à leur disposition par la maison Boyer, ont cueillies un peu partout sur le passage des concurrents.*

◔ ◔ ◔

UNE fuite, une fuite, énervante par sa continuité, une chasse acharnée d'un imprévu perpétuel, c'est l'impression générale que je rapporte de cette « suite » de course menée de bout en bout à une allure fantastique.

Dans la nuit, une minute d'arrêt, le temps nécessaire pour expédier une dépêche ou demander un renseignement; la nuit noire où l'on plonge est déjà vide, et longtemps, longtemps, on file à toute allure, avant de rattraper un peloton, qui n'attend jamais, ne n'arrête jamais. Dans le jour, une seconde pour prendre un instantané, une seconde pour remonter sur l'auto toujours haletante, l'homme est déjà parti, et du haut de la descente qu'on aborde, on aperçoit, loin devant, très loin dans un tourbillon poussiéreux, le coureur qui déjà a gravi le coteau suivant. Et, avec Garin vainqueur, avec Lesna blessé, avec Muller mal entraîné, la même scène recommence.

Merci ici, à la maison Boyer, qui eut la délicatesse de réserver à la *Vie au Grand Air* une excellente voiture de reportage, vite, pour que nous puissions être partout, solide pour que nous puissions y être toujours, et douce pour que la fatigue de la route ne nous fit pas oublier notre rôle d'informateurs; et de son siège, souriant, sous la poussière de ses sourcils, Henri Dumoulin, le conducteur rapide et prudent par excellence, regardait ironique, la suite des autos en panne que nous dépassions sur la route.

En observation

M. Villain-Martin est très connu dans la région de Blois. Chaque fois qu'une course traverse la contrée, il se rend sur le parcours avec une longue-vue qu'il adapte sur sa bicyclette et guette de loin l'arrivée des concurrents.

... Le matin, entre Tours et Orléans. — Garin. — Tout à l'heure le jour s'est levé et avec lui la course de ruses, de roueries, de trucs d'Apaches est finie; Lesna est blessé, on l'a appris au dernier contrôle, et voici qu'au moment où Garin se sent plus sûr que jamais de sa course, au

Garin quitte le contrôle de Blois, 6 h. 19 du matin.

A 6 HEURES DU MATIN, LE PELOTON DE TÊTE EN VUE DE BLOIS

Effet de contre-jour. On aperçoit dans le fond les clochers et le pont de Blois.

Garin

GARIN DANS LA COTE DE SANITAS, A LA SORTIE DE BLOIS.

(Cliché Breux).

Le père Ga lou, doyen des cyclistes de France.

Encore une personnalité. — Sur sa draisienne construite par lui en 1828, il parcourt les routes de la région et pour un empire, ne manquerait pas une course Bordeaux-Paris.

et alors le peloton a quelque chose d'imposant.

Sous la fraîcheur tiède du premier soleil filent deux ou trois entraîneurs; Garin derrière, et quelques suiveurs, qui s'entraînent plutôt qu'ils n'entraînent; le tout formant un groupe de dix ou douze coureurs au plus, qui poussent avec une persistance désespérante. A vingt mètres une auto, contenant les soigneurs, et derrière, devant, un peu partout, voltigeant autour du groupe, la Boyer de la *Vie au Grand Air*, qui canarde Garin sous toutes ses faces... et Garin rit... Garin nous cause... il descend, boit, chante, plaisante dans un calme d'esprit et une souplesse physique qui laissent stupides d'étonnement. — D'où vient-il? de Bordeaux! Jamais! Il saute de sa machine, de temps en temps, coquet, tour à tour élégant ou rapide, et chacun de ses moindres mouvements nous surprend par sa facilité. Jamais, jamais, on ne vit homme si souple, et d'un bout à l'autre de la course, chaque fois que nous le rattrapons ou l'attendons, c'est la même fraîcheur étonnante. — En vérité sa course n'a pas d'histoire, c'est une journée de vie habituelle, passée en machine.

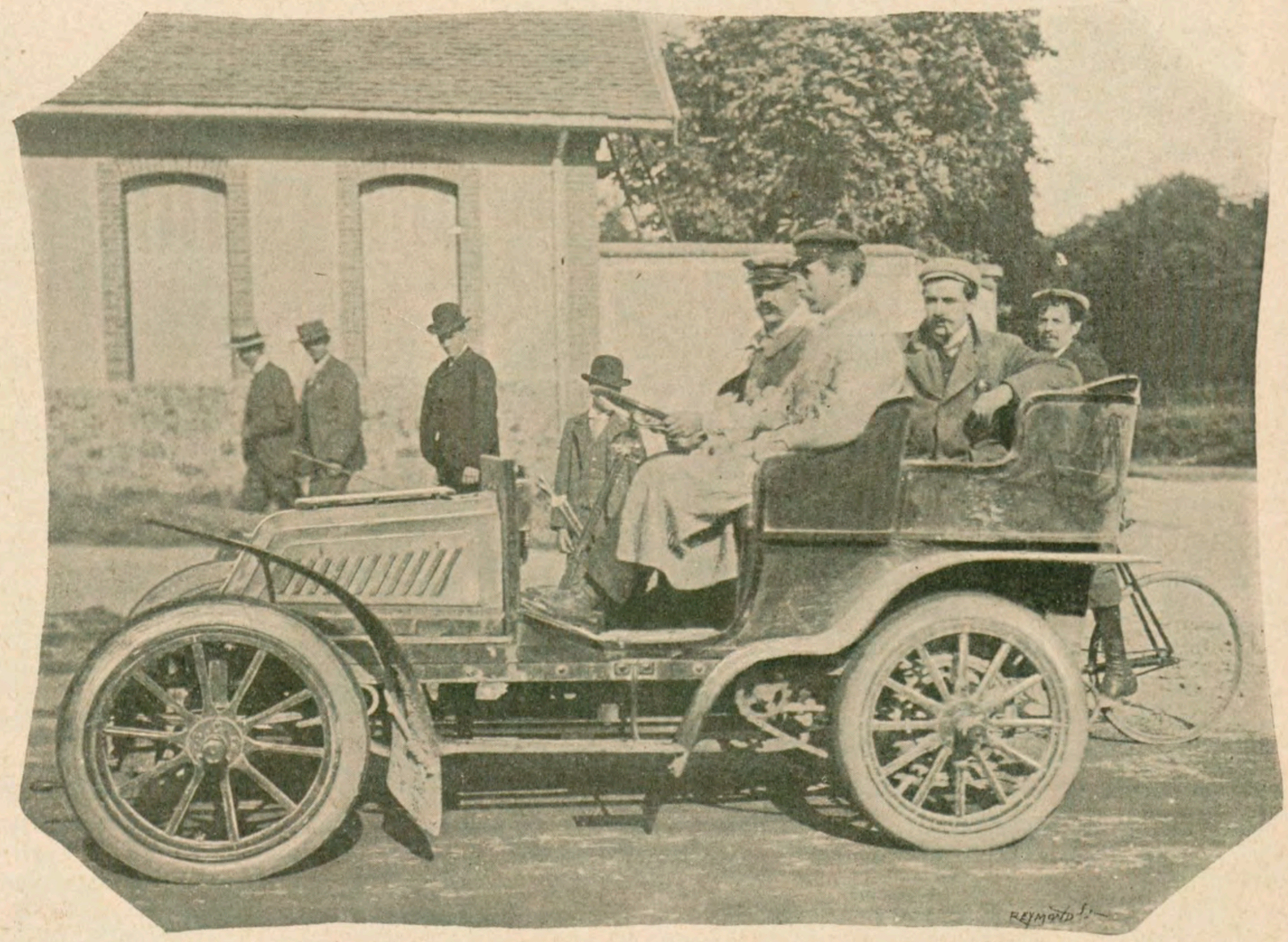
moment où il ne craint plus le retour inattendu du concurrent distancé, qui se produisit tant de fois, la nuit, dans des épreuves semblables, Garin tranquille, se met à marcher comme un fou.

Quelque chose d'infernal file sur la route, entre des futaies. Nous rencontrons peu de monde dans l'intervalle des pays

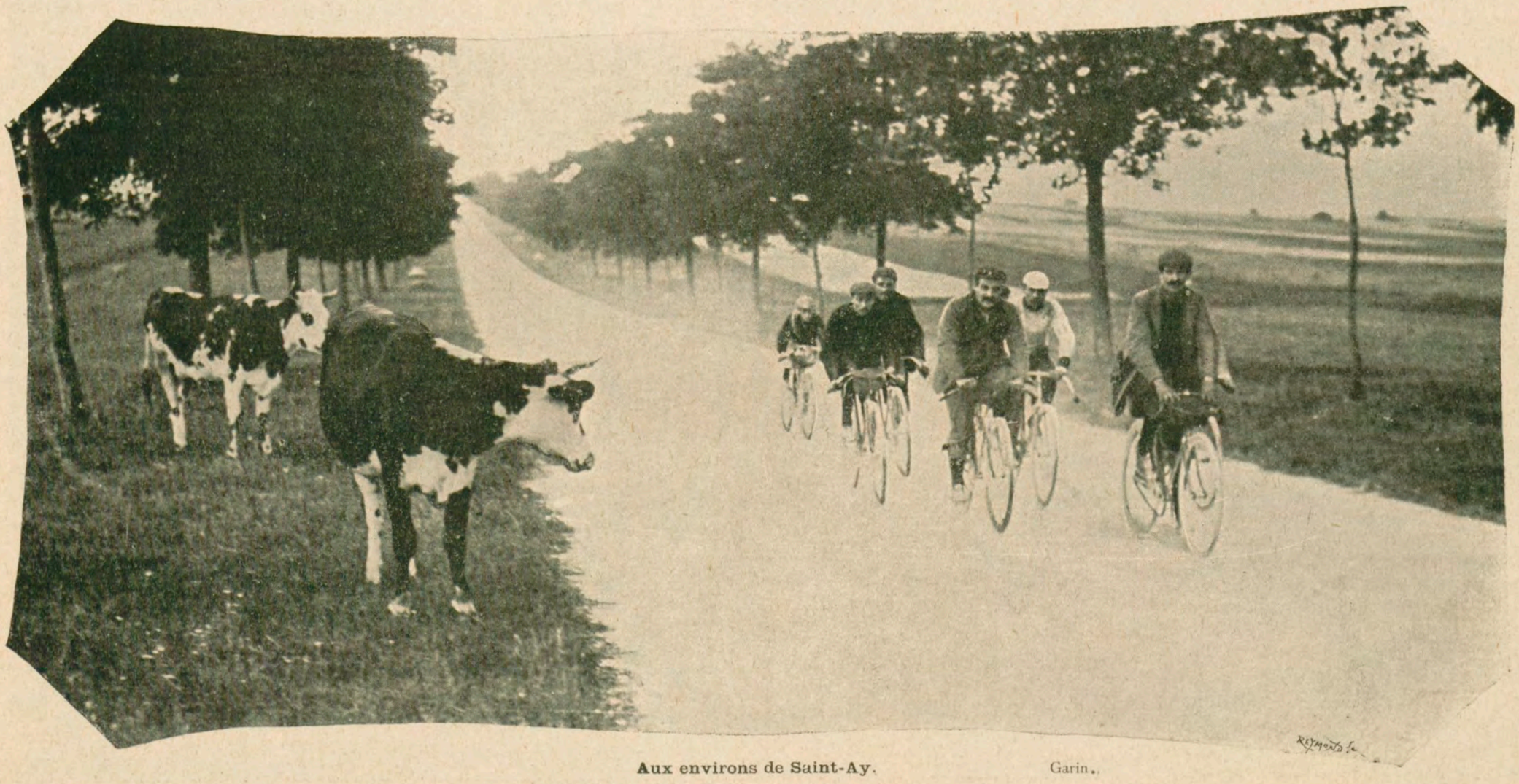
A Tours il avait 7 minutes de retard sur le temps prévu, à Amboise il a 16 minutes d'avance, à Orléans, 43; en 116 kilomètres il a gagné 50 minutes. Il y a la quelque chose de fou, une lutte régulière et constante contre le temps dont nous avons été témoins, et qui déconcerte par la simplicité même avec laquelle elle a été accomplie.

Lorsque nous arrivons à Orléans, avec Garin, c'est une stupéfaction générale.

Orléans. — Dans la nuit, nous avons assisté à tous les accidents, aux chûtes, aux découragements, aux abandons; Lesna tombé, blessé, crevant pneus sur pneus, tandis que le sang coulait du front, des deux mains et de la cuisse; Muller, abandonnant la tête de la course, faute de soigneurs; Pasquier obligé de s'arrêter, une plaie horrible au genou, à deux cents kilomètres du départ.



La voiture légère *Boyer*, 12 chevaux, 2 cylindres, munie de pneumatiques *Michelin* avec laquelle notre photographe Paul Doyé et notre collaborateur André Foucault ont suivi la course.



Aux environs de Saint-Ay. Garin.

Quelle peut bien être la mentalité d'une vache qui regarde passer un coureur de Bordeaux-Paris?

Il y a là, pour quelques témoins, des sensations d'une violence inouïe.

Ils marchent tous, ils poussent à fond, méprisant les chutes, les blessures, sautant les caniveaux ; ils sont six formant le peloron de tête, peloton serré, de tous ceux qui ont passé de longues heures à se préparer, qui sont venus là pour défendre leurs chances, qui espèrent tous, car tous ont l'espoir, et un accident de machine arrête l'un, une nouvelle chute immobilise l'autre, un troisième reste en panne parce qu'il a soif, tous s'égrènent, tandis que seul triomphant, sur la route libre, un seul reste, emportant les espérances qu'il a successivement ravies à chacun des autres. C'est à la fois terrifiant et beau ; et dans la nuit noire, les cris de désespérance des victimes, jurons ou paroles navrées, prennent des accents d'une grandeur inaccoutumée. Et tandis que nous filions à soixante à l'heure, c'est à tout cela que nous pensions, sans en rien dire, au nouveau sentiment d'âpre beauté, que nous allions éprouver tout - à - l'heure, dans une seconde peut-être, au haut du côteau ou au prochain passage à niveau, en présence d'un nouveau courage désarmé.

(Cliché J. Beau). **Lesna à l'entrée de la Forêt d'Orléans.**

Ce sont, à Orléans, au milieu d'une population nombreuse, et encore sous le coup de l'arrivée brillante de Garin, les impressions que nous revivons en attendant qu'on signale l'arrivée de Lesna.

D'Orléans à Étampes. — Lesna. — Cinq minutes avant Lesna, nous filons et allons nous poster à quelques kilomètres de la route. Un passage à niveau, des artilleurs en masse, voilà notre affaire, un superbe cliché de Lesna sur fond d'artilleurs. D'autant qu'ils sont sportifs en diable les artilleurs, et parlent « forme, condition, entraînement », comme des gens qui n'auraient que cela à faire toute la journée. Quelques officiers sont là aussi qui ont arrêté leur promenade à cheval ; nous causons avec les artilleurs. Ils ont vu Garin, qui les a étonnés par son allure facile et rapide ; quelques-uns étaient là au premier Bordeaux-Paris, tous sont enchantés de cette distraction, et nous resterions là à les documenter sur les évènements sportifs, si tout-à-coup nous n'apercevions un groupe de cyclistes qui débouche à 200 mètres. Tandis que Doyé se poste, je cours en criant à Dumoulin : « En marche, en marche ! » suivant le système que nous avions adopté pendant tout le parcours ; un tour de manivelle, et docile, les douze chevaux de la Boyer se mettent à haleter. — Lesna est passé — Doyé saute, et dans un ronflement régulier, nous bondissons derrière lui — au bout de deux kilomètres nous l'avons rattrapé — et la promenade recommence, le long de la route, la même procession toujours composée de quelques cyclistes devant et de deux autos derrière.

Nous suivons le manège des suiveurs. Lesna a soif, un de ses suiveurs se laisse distancer, jusqu'à l'auto pour faire la communication, un autre qui y reste continuellement accroché se détache brusquement aussitôt, le rattrape en emballage ; une bouteille circule, de l'un à l'autre, puis se lève en l'air, et va finalement rejoindre dans le fossé celles que Garin a du y précipiter ; puis la marche reprend régulièrement folle, à quarante à l'heure, car Lesna blessé marche quand même à toute allure.

Un a un, sur la route, les suiveurs bénévoles s'égrènent ; ce qu'en ont ainsi semés Garin et Lesna depuis le départ est fantastique... autant que de bouteilles dans les fossés pour le moins... car les bouteilles succèdent aux bouteilles sans que l'allure se ralentisse.

Une seconde Lesna descend ; sous la double influence du soleil et de la poussière ses plaies en séchant se sont teintées d'une nuance rouge grisaillée pénible à regarder. Au front, le sang coagulé forme une étoile sombre ; sur la cuisse, le maillot ouvert laisse entrevoir par un large déchirement une longue écorchure, d'où la chair jaillit en petites masses blanchâtres..., c'est effrayant !

— Eh ! bien ! lui disons-nous simplement.

— Je suis blessé ! répond-il doucement dans un effort de la bouche desséchée, et il repart toujours aussi vite.

Nous fermons maintenant la marche de la caravane ; un cycliste habillé de gris glisse jusqu'à nous, avec l'air de vouloir abandonner le peloton, je me retourne, c'est Taylor qui revient au gant que je laisse flotter derrière la voiture, il se laisse entraîner quelques minutes, me disant le courage insensé de Lesna, qu'il suivait depuis Beaugency, tandis que nous poursuivions Garin.

— Ah ! il en met ! conclut-il.

Et il emballe vers le peloton, remis en allure par un brin de causerie.

Devant, les mêmes jambes noires, d'où pendent des loques, continuent à tourner régulièrement sous le soleil qui plombe maintenant. De temps en temps quelques gouttes d'eau rafraîchissantes tombent du ciel.

(Cliché J. Beau). **Garin au Parc-des-Princes et la voiture de ses managers.**

Garin est arrivé premier au contrôle d'arrivée à midi 41, ayant couvert les 577 kilomètres du parcours en 18 h., 41 m., 20 s., sur sa bicyclette munie de pneumatiques Dunlop.

D'Étampes à Paris. — Muller. — A Étampes, l'hôtel est envahi de tous les entraîneurs de Garin auxquels viennent se joindre ceux de Lesna, qui ont été relayés, car ces deux premiers avaient un service admirablement organisé.

Nous savons Muller à une heure et demie derrière. Nous l'attendons en déjeunant, comme nous pouvons, des miettes que nous allons chercher nous-mêmes à la cuisine.

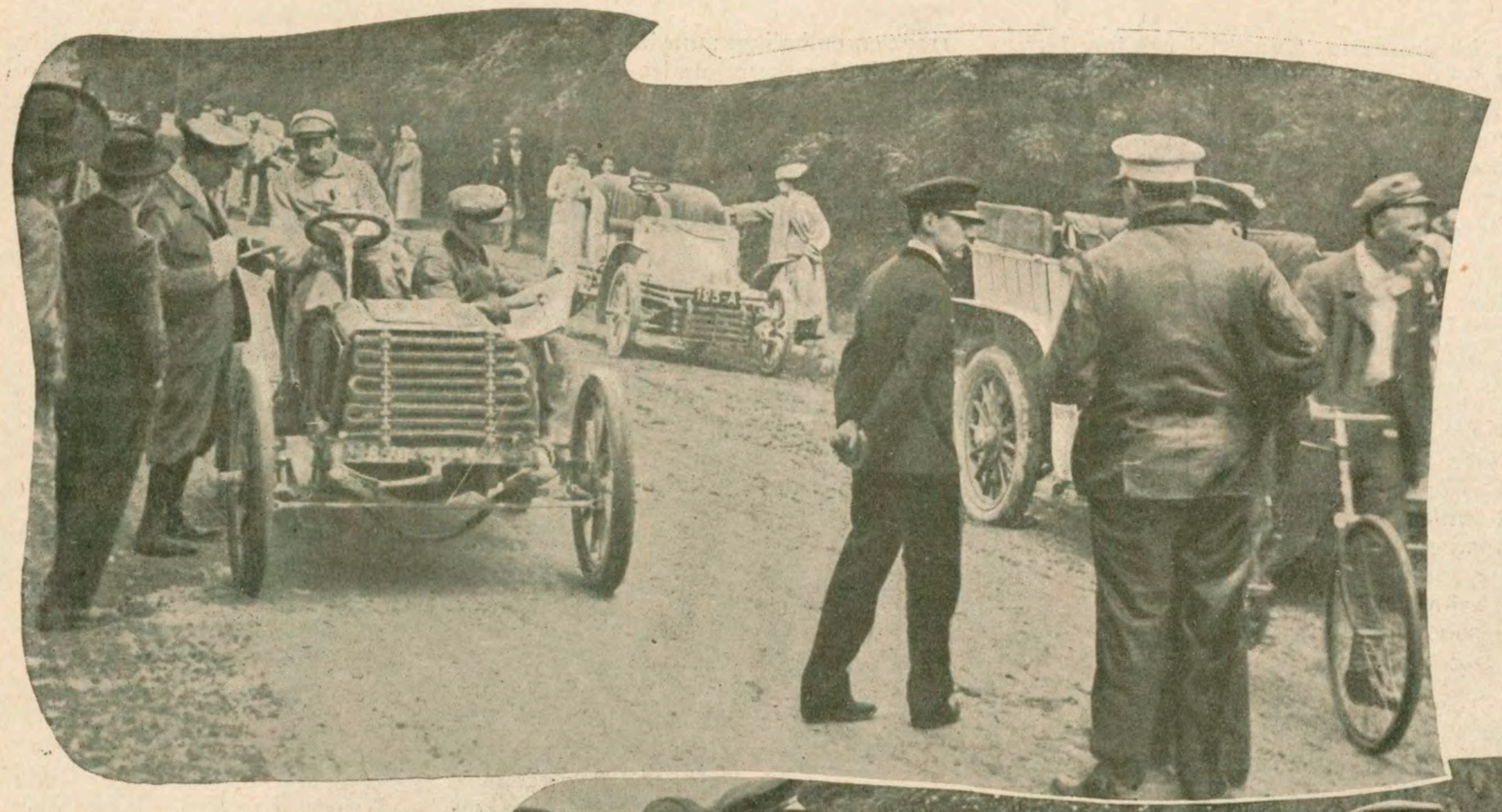
... Muller arrive, à peine entraîné depuis le départ, très gai d'ailleurs et signant légèrement d'une main, il tient de l'autre une pêche qu'il mord à pleine bouche.

Au Parc des Princes. — Une foule immense, venue là pour assurer le succès final d'une grande journée sportive.

Je reste, juste le temps d'apercevoir au quartier des coureurs Lesna habillé en veston et pantalon, qui vient de faire panser ses plaies, et se dispose à s'en aller assez tranquillement chercher un sommeil réparateur.

Oh ! la solidité de la machine humaine !

ANDRÉ FOUCAULT.



Au pied de la côte, avant le départ.

La Côte de Laffrey

La Côte ! La belle Côte !

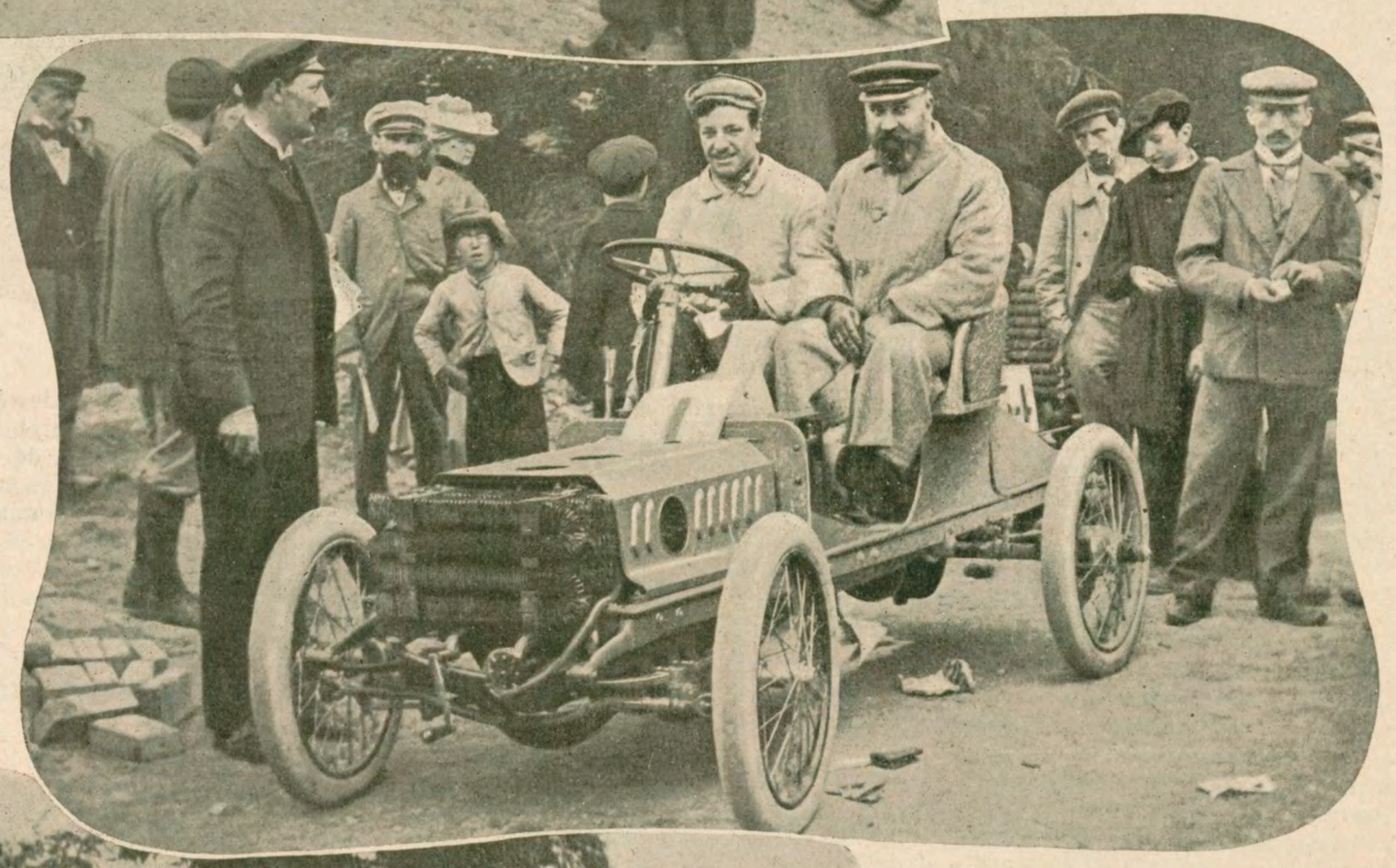
Les courses de côtes, tout comme les courses de longue distance, sont un excellent critérium de la valeur des moteurs et des véhicules, à deux points de vue différents peut-être, mais non moins intéressants. Le meeting de Gaillon eut jadis son heure de succès. Maintenant, la côte de Ste-Barbe est insuffisante et c'est dans les Alpes qu'il nous faut aller chercher la pente escarvée que les moteurs modernes escaladent avec une remarquable facilité.

◓ ◓ ◓

Nous avons, près de Paris, des côtes, de toutes petites côtes, sans doute nous les considérons avec épouvante, et nous parlons de Chanteloup, de Gaillon, voire même de Rolleboise et de Picardie avec admiration, ou anxiété, suivant les cas.

Mais pour voir de véritables côtes, il faut en France pousser jusqu'au Plateau Central ou mieux encore dans les Alpes et les Pyrénées. Il y a là, dans ces formidables bosses, des routes invraisemblables. Il n'est pas un concurrent de Paris-Vienne qui ne se rappelle l'Arlberg, une taupinière pourtant, si on la compare aux montagnes de Suisse.

Mais quand on connaît la Furca ou le Galibier, ou mieux encore ce terrible Stelvio, le Simplon ou le Mont-Cenis, l'épithète de colline vous revient tout naturellement, et l'on voit entre Gaillon, par exemple, et l'une de ces rudes et longues côtes, la différence qui sépare un bond d'un effort lent et long.



M. Clément sur sa voiturette *Clément*, à 4 cylindres, munie de pneumatiques *Dunlop*, 1re de la catégorie des voiturettes, poids 392 kil., temps : 12 m. 13 s. 1/5.

Tart, vainqueur de la catégorie touristes, sur sa voiture légère *Clément*, munie de pneumatiques *Dunlop*. Temps : 16 m. 4 s. 1/5.

Avec les moteurs qu'on possède en effet aujourd'hui, il n'est plus de côte si elle ne dépasse point 4 ou 5 kilomètres.

Gaillon, par exemple, est un précieux testimonial du rendement des moteurs à la jante, mais quand on songe que malgré les 10 p. 100 qu'atteint à certains moments la côte célèbre, la montée dure maintenant une minute à peine, il est impossible de songer à voir là une épreuve de résistance des moteurs à l'échauffement.

Au contraire, c'est ce qu'on peut chercher dans les Alpes. La côte y est moins droite qu'à Gaillon, mais ses 4 ou 5 kilomètres minimum suffisent pour que le moteur puisse y inscrire son rude effort.

C'est à ce point de vue que nous séduit la course de côte de Laffrey.

J'ai fait naguère, sur une six-chevaux Panhard et Levassor, cette rude route de Vizille à Laffrey, et l'on en garde l'une des impressions les plus fortes et les plus belles qu'on puisse souhaiter.

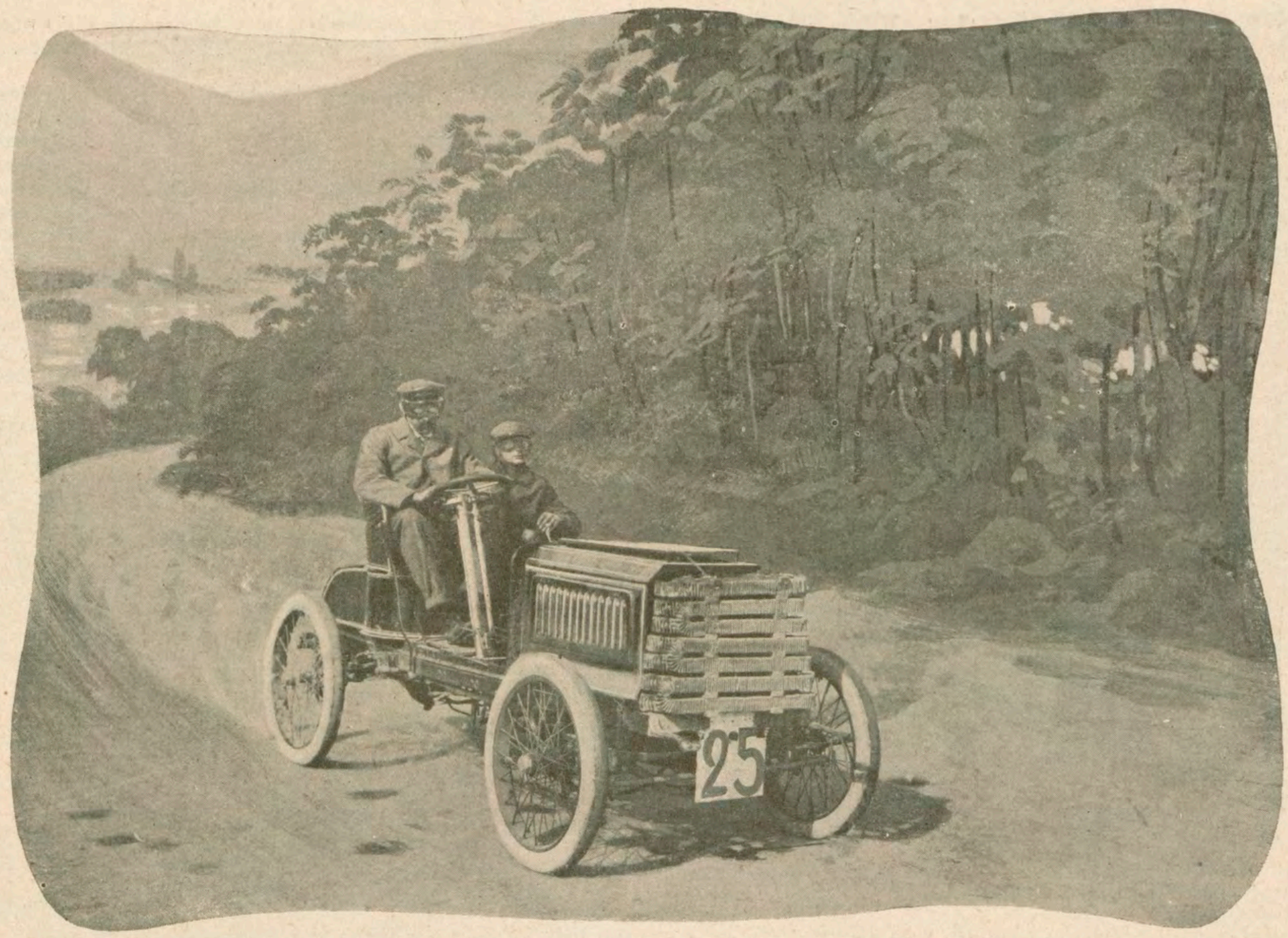
C'est dans ce beau massif d'Oisans, le long de cette splendide muraille

blanche, rose au soleil levant des Alpes de Belledone.

On vient de Grenoble, cette ville alpestre par excellence, blottie au fond de ses trois vallées comme une maison de berger accrochée au pli de la montagne dans un sillon de terrain.

La route est belle et solide au début. Puis l'on arrive à la vallée de la Romanche, ce torrent furieux, démuselé au travers de la montagne, sauvage et terrible ruisseau comme le Drac, dans lequel il se jette, et qui fit reculer souvent les faubourgs de Grenoble.

Puis l'on attaque la côte même. Elle commence tout de suite par du 8 à 9 p. 100 et s'élève inexorable et droite au-dessus des toits en tuile de Vizille, et là-bas, derrière nous, la vallée de la Romanche n'apparaît plus que comme un mince trait d'argent.



Armand Mauselin, premier du classement général, battant de 12 minutes le record, sur sa voiture légère *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin*, en 10 m.

Route sauvage et désolée du reste, avec je ne sais quoi de cette mélancolie du Dauphiné, de ces grands et sévères paysages bâtis en force ; cela ne doit pas faire d'impression sur un moteur, mais cela doit vite donner au cycliste la tentation de monter à pied, perdu et noyé dans le vaste et sublime horizon, annihilé par avance à ce déploiement de forces trop grandes. La route malheureusement doit faire plus d'impression au moteur que le paysage.

En dehors de ces 10 et 12 p. 100 qui vous tombent gros comme grêle, pendant 6 kilomètres 500, il y a le terrain lui-même. Il est, en temps de pluie surtout, friable et mou, et c'est souvent par de véritables bourbiers qu'il faut s'en aller.

La course de côte de Laffrey, organisée cette année encore par l'Automobile-Club dauphinois, a payé, hélas! sa rançon à l'Alpe. S'il a fait à peu près beau, l'on a couru par des routes détrempées, et de nombreux concurrents ont eu fort à souffrir de cet état de la route.

L'épreuve n'en a pas moins eu un réel succès, et le dimanche 20 juillet, l'intérêt de la journée sportive a tout entier été reporté dans le Dauphiné, à 600 kilomètres de Paris, ce qui n'est pas un mince mérite, au moment où la mode nous pousse plus vers les plages normandes, que vers le sud-est de la France.

En l'absence des Mercédès, des Panhard et des Mors de course, l'épreuve se disputait entre les voitures légères d'une part, et les voitures à vapeur de Serpollet, de l'autre.

Ce sont les voitures légères Darracq qui ont finalement remporté la timbale.

Déjà à Nice et dans la Turbie, nous avions vu ces véhicules, à la fois légers et robustes, faire merveille sur la côte, et n'être battus que de peu par Serpollet dans la Coupe de Caters. Cette fois elles ont pris leur revanche, et si elles ont fini moins vite que Serpollet, elles ont bondi si rapidement en un premier démarrage, qu'elles ont, somme toute, gardé l'avantage, et détiennent aujourd'hui le record de la côte par 10 minutes juste, à six secondes devant Serpollet. Les voitures légères ont déjà fait le tour de force de battre les voitures, mais cette fois, les voitures légères elles-mêmes ont bien failli être battues par des poids plus légers encore, et c'est à la vieille maison Clément qu'est revenu l'honneur de ce tour de force.

La nouvelle voiturette Clément à quatre cylindres a failli en effet battre tous les records, et ce léger véhicule de 392 kilos a failli venir à bout des véhicules lourds, dans lesquels le moteur peut augmenter à volonté de force en augmentant de poids, et avec la voiturette, nous avons vu arriver au tout premier rang l'engin nouveau, la motocyclette qui a vu aussi avec Derny le triomphe des Clément.

Ce léger joujou de 50 kilos a en effet monté la côte en 11 minutes, restant à une minute du record d'Armand sur la Darracq. C'est même la motocyclette qui a gagné le prix de régularité, couvrant la deuxième moitié du parcours exactement dans le même temps que la première.

Le Blond, montant la côte sur sa voiture *Serpollet*, munie de pneus *Michelin*.
Sur une voiture semblable, Serpollet s'est classé 1er des voitures en 10 m. 6 s. 1/5.

Et ici, nous arrivons à un curieux paradoxe. Il semblerait que sur les côtes, et surtout sur la longue côte, ce soit le moteur à eau qui doive triompher en régularité. Pas du tout, c'est le seul moteur à ailettes de l'épreuve.

Ajoutons que pour les véhicules de touristes, la palme est revenue aux Mors dans les voitures, et à Clément dans les voitures légères. Mettons enfin tout à fait à part la performance du camion de Diétrich montant seize personnes en une heure à ce sommet vertigineux.

Et revenons-en à une conclusion pratique.

Il n'y a plus de côtes diront quelques assoiffés de sport, en voyant tous ces véhicules triompher.

Pardieu! il commence à y en avoir, puisqu'aujourd'hui tout le monde peut se monter!

(Clichés Wergelin.)

GEORGES PRADE.

Les Champions de France

Ce fut dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes une véritable orgie de sport. Pendant que les concurrents de Bordeaux-Paris venaient terminer sur le ciment le long et dur itinéraire, les deux épreuves classiques de la piste, les championnats de France se disputaient. C'est Jacquelin et Bouhours qui en sont sortis vainqueurs.

◓ ◓ ◓

Deux nouveaux noms sont inscrits depuis dimanche dernier sur la liste des vainqueurs des championnats de France, où plutôt deux champions viennent à nouveau d'y inscrire leurs noms.

Car ce sont deux vieux qui ont remporté les deux classiques épreuves qui, cette année, se disputaient le même jour au vélodrome du Parc des Princes. Et à ce sujet, on me permettra de regretter le laisser-aller, le désordre avec lequel sont conçus les programmes de l'Union Vélocipédique de France. Alors que dans le sport hippique, le programme de l'année sportive est tout entier réglé d'une façon immuable, que les dates sont connues plus d'un an à l'avance, dans le sport vélocipédique, au contraire, tout est laissé à l'inspiration du moment, au caprice ou à l'idée de derrière la tête des directeurs de vélodrome.

D'un côté le développement logique du sport et du cheval, les Prix d'essai, les Poules, les Courses classiques, le Derby, le Grand Prix, le Prix du Conseil Municipal, de l'autre le gâchis. Pas d'épreuves classiques ou à peine : les championnats de France, disputés tantôt au début, tantôt au milieu, tantôt à la fin de la saison, les championnats du monde qui devraient les suivre courus quelquefois deux mois auparavant et le Grand Prix de Paris placé n'importe où, au petit bonheur.

Ah ! nous avons encore pour longtemps avant de nous faire prendre au sérieux et avant que notre sport soit définitivement classé. Quand verrons-nous l'Union publier en Décembre son calendrier de l'année suivante ? Jamais, peut-être, ou si nous le voyons, nous pouvons être certain qu'il ne sera pas suivi.

Mais fermons cette longue parenthèse. Donc, Jacquelin est de nouveau champion de vitesse pour la troisième fois et Bouhours pour la quatrième fois champion de fond. La première victoire de Jacquelin remonte à 1896, celle de Bouhours à 1897, nous manquons d'hommes, c'est certain. Depuis cinq ans nous n'avons produit ni en vitesse ni en demi-fond — ce qui est pourtant moins difficile — aucun nouveau crack. De temps en temps, on nous signale quelque étoile naissante, quelque nouvel outsider qui semble sortir de la foule et puis plus rien, le nouveau venu disparaît ou reste *comingman* toute sa vie comme J.-B. Louvet.

Dubois. Le Blais. Brécy. Darragon. Bruni. René. Cornet. Contenet. Bouhours.

Départ du Championnat de France des 100 kil (Parc des Princes le 27 Juillet).

Un instant on put croire que Jue serait cet homme. Mais il ne tarda pas à retomber dans le rang et nous ne le vîmes pas dimanche défendre son titre - inespéré - de champion de France.

Bourotte pouvant avoir une petite chance dans les deux épreuves, il ne parut dans aucune. En sorte que Jacquelin qui n'avait battu cette année que Lawson, et l'on sait dans quelles conditions s'adjugea assez difficilement un nouveau titre, battant de peu Domain et que Bouhours triompha sans douleur d'un champ d'outsiders dont seul Contenet se détachait.

Ainsi furent courues les deux dernières épreuves classiques de l'année, car je n'ose pas donner ce nom au Prix de la République qui est d'ailleurs bien aléatoire. M. V.

Bouhours champion de France des 100 kil. en 1 h. 41 m. 26 s. 4/5.

Jacquelin champion de France de vitesse.

(Clichés J. Beau.)

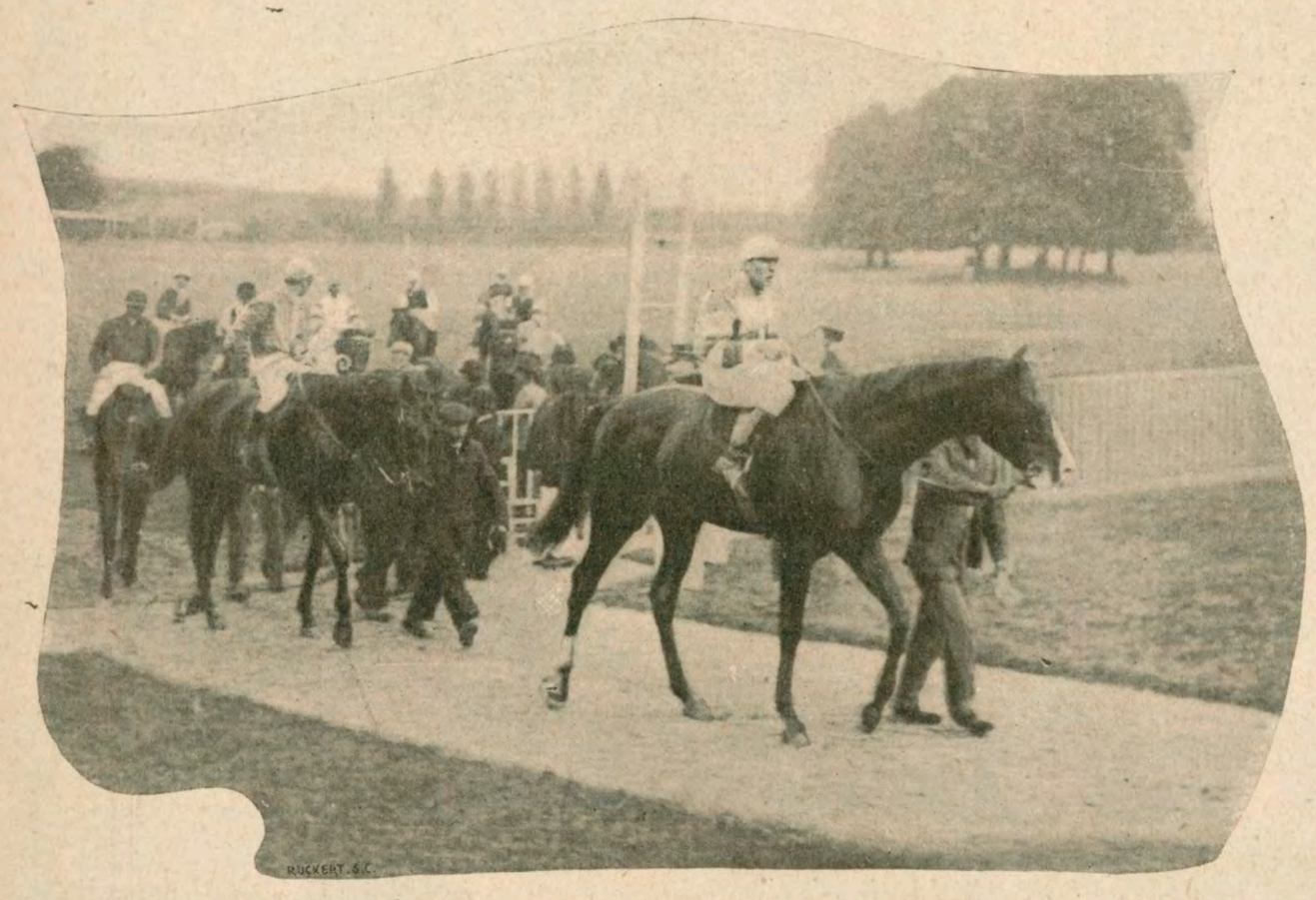
LES COURSES

Le Prix du Trocadéro à Saint-Cloud et le Prix Monarque à Maisons-Laffitte

Avant de céder la place aux jeunes — qui vont débuter le 1er août — les meilleurs des vieux chevaux se présentent dans les épreuves qui leur sont réservées sans partage sur le programme de cette fin de campagne. Deux épreuves dotées de belles allocations: le Prix Trocadéro — 15 000 fr. — à Saint-Cloud, et le Prix Monarque — 20000 fr., et un objet d'art de 10 000 fr. — à Maisons-Laffitte, viennent de se courir. Ils ont été intéressants tous deux à plus d'un point de vue, bien que le dernier n'ait réuni qu'un très petit nombre de partants.

La Société du Demi-Sang a eu pour sa seconde réunion dominicale, un temps infiniment préférable à la journée torride du 14 juillet. Le ciel est resté couvert — au grand dommage des reporters-photographes — et même un instant il a fallu ouvrir les parapluies.

Avec ses deux handicaps pour poulains et pouliches de trois ans, et le prix Trocadéro, réservé aux meilleurs parmi les animaux de prix à réclamer, le programme était très intéressant, et l'on s'explique l'empressement du public, d'autant que la nouvelle gare a un peu facilité l'accès de l'hippodrome ; mais elle est encore loin cette fameuse gare, et la route qui mène au pesage est terriblement en mauvais état.



Ivry à M. Zubiaune, arrivé 3e.
La rentrée des concurrents après le Prix du Trocadéro. (Saint-Cloud, 20 juillet)

Laissons de côté les deux handicaps qui, à vrai dire, ne nous ont donné aucune indication bien nette.

Les onze concurrents du prix Trocadéro ont donné bien du mal à Figès ; le départ a été très laborieux, et s'il n'avait pas eu lieu sous les yeux du public, certainement ce pauvre starter aurait été mal accueilli à sa rentrée. Mais on a pu se rendre parfaitement compte de tout le tact, toute l'habileté et surtout toute la patience qu'il faut à un starter pour placer utilement son coup de drapeau, et par conséquent combien il y a lieu de réfléchir avant de critiquer des départs donnés à des distances telles que les incidents qui les retardent ou peuvent les rendre douteux échappent aux regards.

Tour à tour Rigby, G. Stern, Thorpe, A. Carter et Milton Henry sont restés en arrière ; enfin, Figès a pu au bout d'un quart d'heure, donner un excellent départ. Au signal, Ivry, devant Sospiro, a mené, et à l'entrée de la ligne droite, il avait encore une légère avance sur Doux-Pays II et Saint-Armel, mais à trois cents mètres du poteau, la course était nettement circonscrite entre le cheval de M. M. Caillault et celui du vicomte d'Harcourt ; à la lutte, Doux-Pays II a battu nettement son adversaire. Ivry, troisième, précédait Butor, à qui Mange-Menu a laissé prendre la quatrième place. Doux-Pays II, réclamé pour 17 500 fr. par Mme Ricotti, a été rétrocédé à son propriétaire.

***Saint-Armel,* m. b., 56 kil., par War Dance et Sultane ; propriétaire, Vte d'Harcourt ; jockey, Thorpe ; 2e du Prix du Trocadéro.**

La dernière bonne course de Doux-Pays II faisant *dead-heat* avec Bright à huit livres d'écart, annulait, en effet, à veu près la chance des jeunes chevaux ; aucun de ceux qui étaient engagés dans la course, y compris Flageo- et II, n'étant de la classe du poulain de M. Vanderbilt. Milton Henry, du reste, a très intelligemment monté Doux-Pays II ; il a laissé Saint-Armel et Ivry « s'empoigner » à l'entrée de la ligne droite, s'est maintenu à une demi-longueur en arrière et est venu, en troisième larron, leur enlever facilement la première place.

Constatons une fois de plus la bonne tenue de l'écuri Caillault dont tous les pensionnaires sont en ce moment dans une forme excellente.

Malgré que l'allocation du Prix Monarque fût d'une valeur assez supérieure — 20000 francs et un objet d'art — à celle du Prix Ragotsky, le champ s'est trouvé réduit à quatre chevaux. La saison il est vrai, était très avancée, c'était la dernière réunion d'une période un peu creuse qui s'étend du Grand Prix au 1er août, et s'il n'y avait pas quelques épreuves pour chevaux d'ordre — qu'on nous passe cette expression plus cynégétique que sportive — le sport ne présenterait qu'un assez maigre intérêt. Les bons vieux chevaux sont actuellement au repos ou réservés pour la campagne normande. Cinq chevaux seulement restaient dimanche au programme du Prix Monarque, un seul a décliné la lutte au dernier moment : Saint-Saens qui, du reste, n'aurait eu qu'une chance très minime ; parmi les forfaits on regrettait celui de Retz le héros du prix du Jockey-Club ; sa campagne du printemps com-

***Doux Pays II,* m. b., 4 ans, 53 kil., par Xaintrailles et Diamond Agnès ; propriétaire, M. Caillaut ; jockey, Milton Henry ; gagnant du Prix du Trocadéro, à sa rentrée au pesage.**

mencée dès la fin de mars pour se prolonger jusqu'au 15 juin, avait été trop sévère pour qu'il fût possible de ne lui accorder qu'un repos relativement très court; son propriétaire a préféré le réserver pour les grandes courses de l'automne.

Le quatuor se composait d'Exema par Gulliver et Xalapa, au vicomte d'Harcourt, de son compagnon d'écurie Herculanum II par Gulliver et Hellade; de Bright par Médicis et Brilliancy à M. W. K. Vanderbilt et d'Impromptu par Galeazzo et Abbesse au baron de Rothschild. L'ensemble de la carrière d'Exema dont le mérite s'est affirmé par une série de victoires consécutives mais qui jusqu'ici n'avait rencontré que des adversaires de mérite inférieur, sa bonne condition affirmée aussi bien par son propriétaire que par son entraîneur J. Cunnington, le désignaient nettement comme vainqueur probable; mais on espérait que sur la distance de 2000 mètres et dans un hippodrome où il s'est parfois surpassé, Bright opposerait une bonne résistance au poulain du vicomte d'Harcourt; disons de suite qu'il n'en a rien été. Herculanum II n'était là que pour faire le jeu de son compagnon d'écurie. Quant à Impromptu, il n'était certes pas à dédaigner : le fils de Galeazzo avait été amené par J. C. Watson dans une condition irréprochable; Milton Henry l'a monté très correctement et aux ordres, le ménageant durant le parcours, laissant Bright et Exema aux prises et quand il a voulu, dans un bon rush final venir faire le troisième larron, Thorpe qui montait Exema n'a eu qu'à avancer légèrement les mains pour permettre au poulain alezan de gagner avec une facilité étonnante de dix longueurs.

***Bright*, par Medicis et Brilliancy; propriétaire, W. K. Vanderbilt; entraîneur, Hughes; jockey, Ross, 4e et dernier du Prix Monarque.**

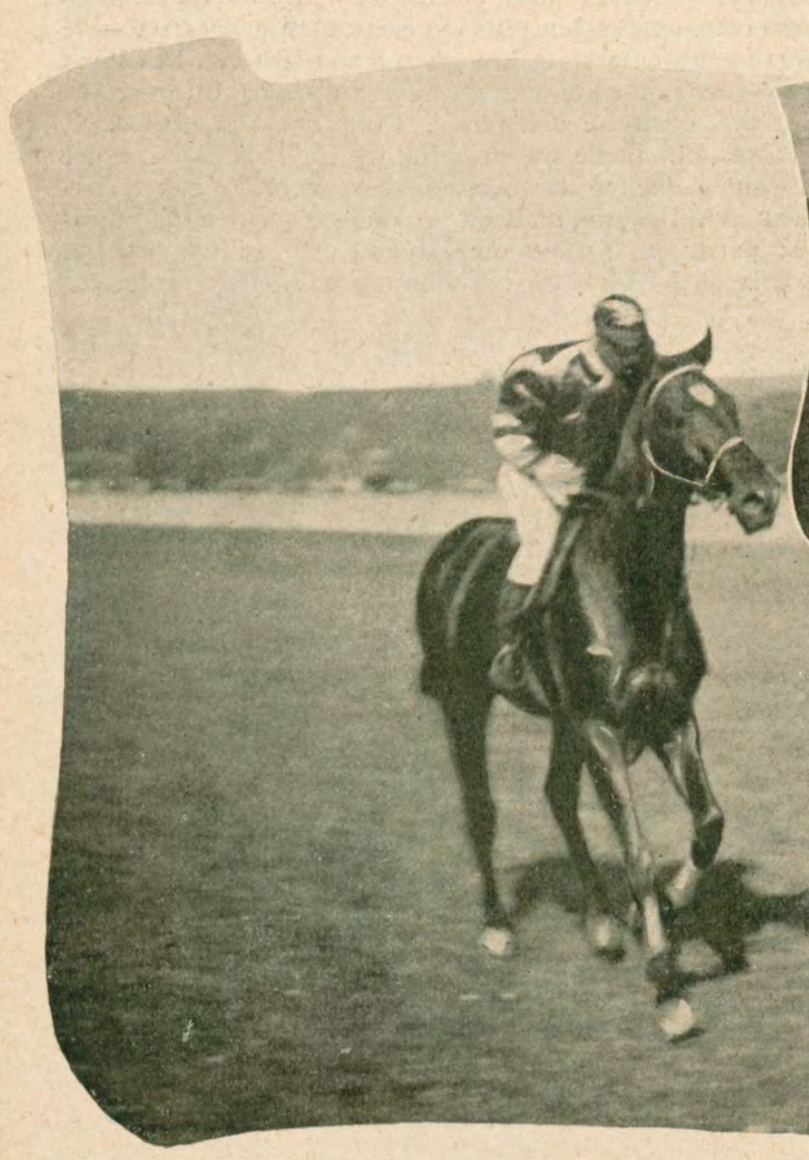
Le gagnant du Prix Biennal avait bien au départ perdu quelques longueurs, par une bousculade de Bright, mais il n'aurait pu, je crois, approcher plus près le vainqueur.

Dans l'enceinte des propriétaires, Thorpe desellant Exema.

Quant à Bright, certains sportsmen prétendaient que sa course de dimanche était trop mauvaise pour être vraie; on a tôt fait de dire qu'une course n'est pas exécutée; mais — il y a un mais — le poulain de M. Vanderbilt est d'un caractère susceptible, nerveux à l'excès et je crois qu'il a été écœuré par la puissance d'action de son rival et s'est refusé à s'employer, surtout à partir du moment où son jockey l'américain Ross — achevant ainsi de le démoraliser — a employé la cravache.

Cette faute du jockey a coûté au fils du Médicis non pas le prix, car à la moitié du parcours Exema le dominait, mais tout au moins la place.

FRANC-PICARD.



***Impromptu*, par Galeazzo et Abbesse; propriétaire, Baron de Rothschild; entraîneur, J. C. Watson; jockey, Milton Henry, 2e du Prix Monarque.**

***Herculanum II*, par Gulliver et Hellade; propriétaire, vicomte d'Harcourt; jockey, Spears, 3e du Prix Monarque.**

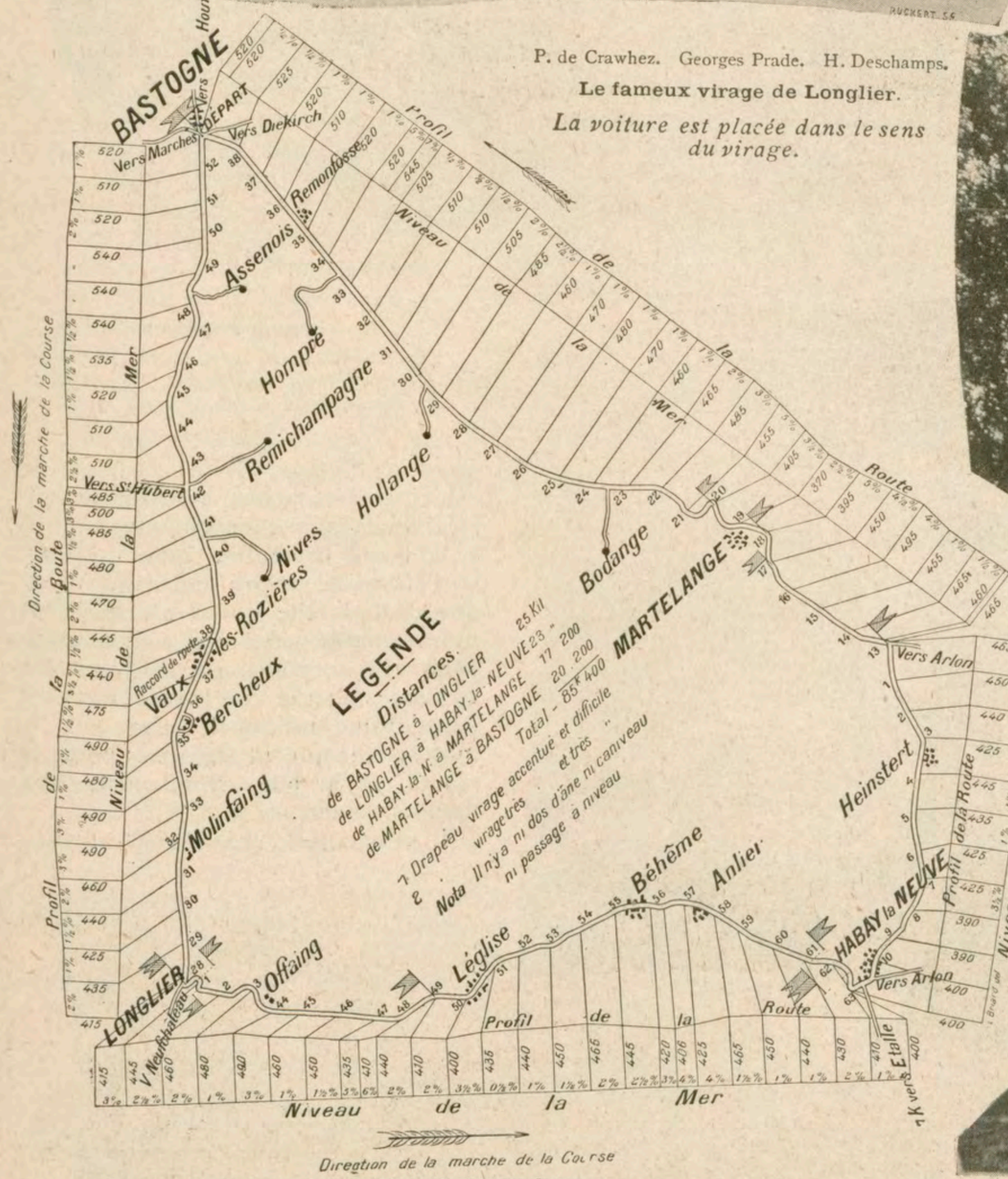
La rentrée du vainqueur du Prix Monarque.

Exema, *par Gulliver et Xalapa; propriétaire, Vte d'Harcourt; entraîneur, J. Cunnington; jockey Thorpe.*

P. de Crawhez. Georges Prade. H. Deschamps.

Le fameux virage de Longlier.

La voiture est placée dans le sens du virage.



Direction de la marche de la Course

L'Itinéraire du Circuit des Ardennes.

Le départ à Bastogne.

On file sur une ligne droite très visible de 10 kilomètres.

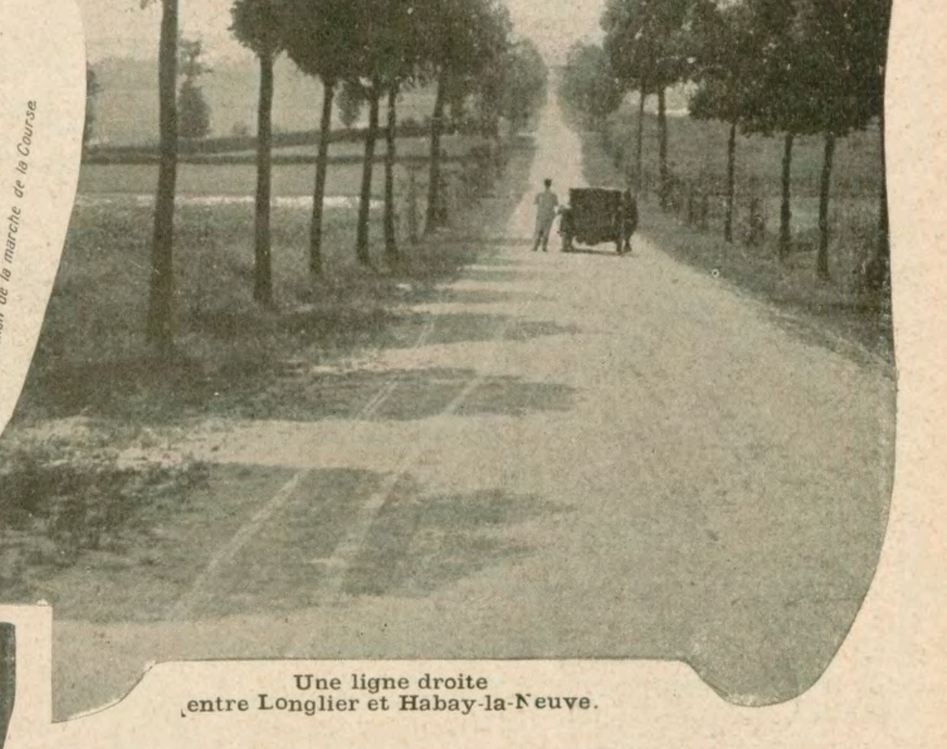
Le Circuit des Ardennes

UN AUTODROME RATIONNEL

La vie est faite de contrastes. Après Paris-Vienne, aux neutralisations multiples, voici une course sans arrêts, une épreuve dans laquelle les concurrents pourront couvrir — s'ils le peuvent — 800 kilomètres sans s'arrêter — sans ralentir. On va voir comment nos voisins les Belges ont réalisé cette piste.

◓ ◓ ◓

Il y a un an à peu près à pareille époque, on discutait fort sur la question de l'autodrome. L'aurait-on, ne l'aurait-on pas ? Convenait-il de l'avoir, de le demander ou de le refuser ?



Une ligne droite entre Longlier et Habay-la-Neuve.

Nous disions déjà que la question avait été quelque peu mal posée.

L'automobile est faite pour la route, c'est pour la route qu'on l'a construite, et c'est par conséquent sur la route qu'on doit l'essayer.

Que diriez-vous d'un yacht destiné à faire des croisières à travers l'Océan, et auquel on ferait subir des essais aussi nombreux que consciencieux et aussi consciencieux qu'inutiles sur le canal Saint-Martin ?

Si donc jamais l'autodrome s'impose, il faut que ce soit de la route et de la véritable route qu'on exige des concurrents.

Cela me paraît être le cas de ce Circuit des Ardennes que l'Automobile-Club de Belgique, sur l'intelligente initiative de **M.** de Crawhez, va faire disputer le jeudi 31 juillet en Belgique.

Quoi donc, allez-vous dire, en Belgique ? C'est en Belgique cette patrie du mauvais pavé et de la route atroce que vont être faits les premiers essais de route idéale. Il y a là un curieux paradoxe à signaler et à expliquer.

Il est vrai que la route de Belgique est en général atroce, et je ne puis songer sans terreur aux routes de Bruxelles à Ostende, de Bruxelles à Gembloux, et d'Ostende à Lille.

Le pavé énorme et rugueux qui fait encore en France l'ornement de quelques routes du Nord, sévit là dans toute sa rigueur, ce qui s'explique, la Belgique étant tout entière au Nord.

Mais le pavé n'est en général la rançon que des pays riches et de grand trafic, et il existe un coin de Belgique, où la vie n'est pas encore assez active pour que la campagne ait été infestée de ces blocs de grès, agréables, c'est certain, au lourd chariot, mais désastreux pour toute circulation légère et rapide.

C'est le Luxembourg belge qui n'est autre d'ailleurs que ce beau et grandiose pays d'Ardennes qui s'étend sur trois pays, en France, en Allemagne et en Belgique.

Il y a là un immense plateau granitique couvert de forêts et par les plis duquel la route s'en va inexorablement droite pendant des kilomètres.

Un coup d'œil sur les photographies ci-jointes, que nous avons prises sur la route avec le baron de Crawhez et M. Campion, fera d'ailleurs voir aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, que cette renommée de belle route n'est pas usurpée.

Sur un parcours aussi réduit, il n'est pour ainsi dire pas besoin de description de route et il suffit de noter les mauvais et rares passages. A Longlier dont on voit le virage ; à Habay-la-Neuve et à Bastogne qui sont les deux autres angles de ce triangle qu'indique la carte.

Ces virages pourront, du reste, être utilisés comme points de ravitaillement. On conçoit que dans le ralentissement obligatoire, le mécanicien puisse embarquer quelques bidons d'essence ou d'huile.

Le reste du temps, la route est une piste de 10 à 12 mètres de large qui file en ligne droite à travers des paysages splendides et des déserts.

Voilà l'autodrome rationnel, celui au succès duquel nous pouvons collaborer sans craindre de nuire au succès de l'automobile, parce que nous ne faisons là que mettre le véhicule aux prises sur un terrain idéal mais analogue comme donnée à la route ordinaire, celle qu'il ne faut jamais perdre de vue, parce que c'est à elle qu'on s'adresse, et nous sommes persuadés, tout en combattant l'autodrome, que le Circuit des Ardennes peut et doit réussir, car c'est l'autodrome rationnel, répétons le mot, celui qui ne déforme point la réalité et la plie simplement aux besoins actuels.

Il sera curieux de voir quelles modifications dans le classement de Paris-Vienne amènera ce changement absolu de terrain et de mode de course.

GEORGES PRADE.

Un paysage d'Ardennes.

La route à la borne 63. Aux Environs d'Habay-la-Neuve, on peut se rendre compte de la largeur de la route.

La fin de la descente à Mortelange.

La ligne droite d'arrivée à Bastogne et le virage.

Deux Matches Franco-Anglais

Deux matches franco-anglais ont été disputés à Buffalo, le dimanche 20 juillet, tous deux sur une heure, l'un, match à bicyclette avec entraîneurs à motocyclettes, mettait aux prises Linton et Bouhours; l'autre, match de course à pied, opposait Charbonnel et Thomas d'une part à Len Hurst et Bacon de l'autre. — Quelques photographies et quelques notes sur ces deux rencontres ne sauraient manquer d'intéresser nos lecteurs.

De 72 km. 560 dans l'heure, naguère couverts par Robl, à 73 km. 350 couverts par Linton à Buffalo contre Bouhours, d'ailleurs désemparé par absence d'entraîneurs, il y a 890 mètres. Adieu le temps où l'on battait les records mesquinement, de quelques mètres. Aujourd'hui, les coureurs suivent le mouvement de leur époque et vont au plus vite. C'est un nouvel et terrible accroc au record de l'heure que j'enregistre aujourd'hui, et dont la conclusion à tirer est que la piste du nouveau Buffalo est vraiment très vite et qu'elle nous réserve bien d'autres surprises. De Linton, rien ne doit nous étonner : bien préparé, bien entraîné, il a marché à toute allure suivant son habitude. Remarquons seulement à ce propos, la pléiade de coureurs de vitesse de demi-fond et de fond qui sont maintenant des « vieux coureurs » — et qui vont toujours progressant.

Jadis, au commencement des courses, l'homme fournissait un jour une belle performance qui lui assurait la popularité pour le reste de sa carrière ; aujourd'hui, l'homme doit fournir une série ininterrompue d'efforts croissants, pour être définitivement sacré grand.

C'est ainsi que Huret, Linton, Bouhours, Michaël, Jacquelin, Arend, etc., etc., sans parler des coureurs de seconde classe, vivent toujours, non sur une réputation faite mais sur des performances journellement répétées.

Len Hurst. Bacon.

Len Hurst et Bacon, les deux fameux pédestrians anglais qui ont couru la semaine dernière au Vélodrome Buffalo.

∴

Le rapprochement des courses pédestres et des courses cyclistes est de nature tout à fait sportive et bien fait pour faire pénétrer dans l'esprit du public, la persuasion de l'unité du sport, et à ce point de vue il faut le louer.

Au point de vue spectacle, la chose est tout autre : même séparées, disputées l'une après l'autre, la succession d'une épreuve pédestre à une épreuve vélocipédique, fait tort à la première. C'est pour cela sans doute que, très sagement, l'administrateur de Buffalo avait donné le premier rang du programme au match pédestre, n'empêche qu'après la course de bicyclettes, avec sa folie de vitesse, et l'emballement de ses motocyclettes, l'oubli se fait vite sur l'effort cependant aussi beau, de l'homme luttant par ses seuls moyens contre un autre homme.

Durant la course de 24 heures, pendant laquelle des épreuves pédestres furent données, le phénomène était flagrant, même tandis que les coureurs à bicyclette marchaient à 30 à l'heure. Je crois donc que ce système n'est pas excellent, même si on n'utilise les épreuves pédestres que comme entr'actes. On sait d'ailleurs, que sur une heure, Len Hurst est arrivé devant Charbonnel précédant lui-même Bacon et Thomas, lâché... pourquoi... blessure au pied..., plutôt impossibilité de prévoir exactement la forme d'un homme, vu la liberté dont il jouit, lorsqu'il quitte l'entraînement, c'est-à-dire son métier pour rentrer dans la vie privée.

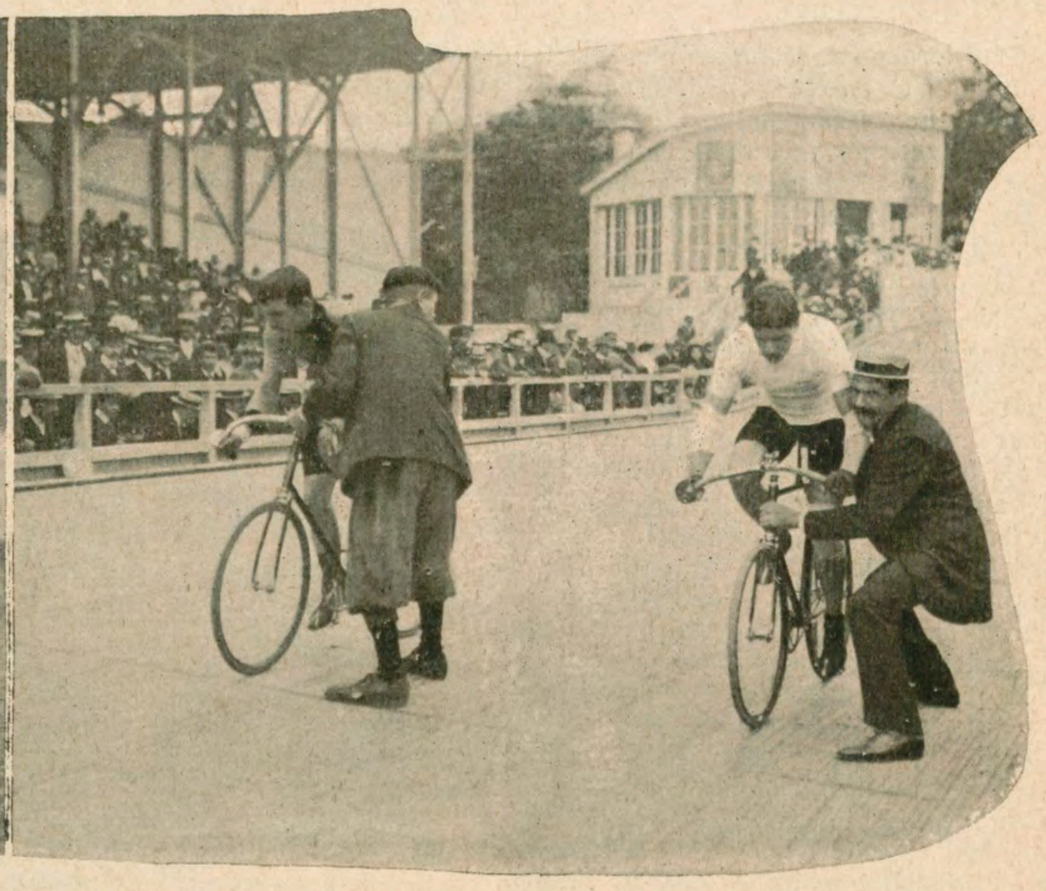
Je regrette de ne pouvoir insister sur la différence des deux styles anglais et français; on prévoit, que le premier est plus froid, calme, mesuré, alors que l'autre est plus vif, plus brillant, plus suggestif.

J'espère y pouvoir revenir prochainement.

A. F.

Thomas. Len Hurst. Charbonnel. Bacon.

Le match pédestre, gagné par l'équipe anglaise.

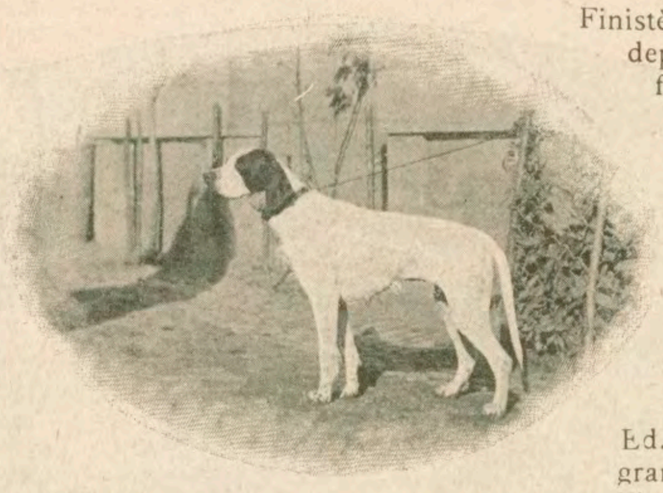


Linton. Bouhours.

Le match cycliste, gagné par Linton, battant le record de l'heure avec 73 k. 350 m.

Au Concours Régional de Laval

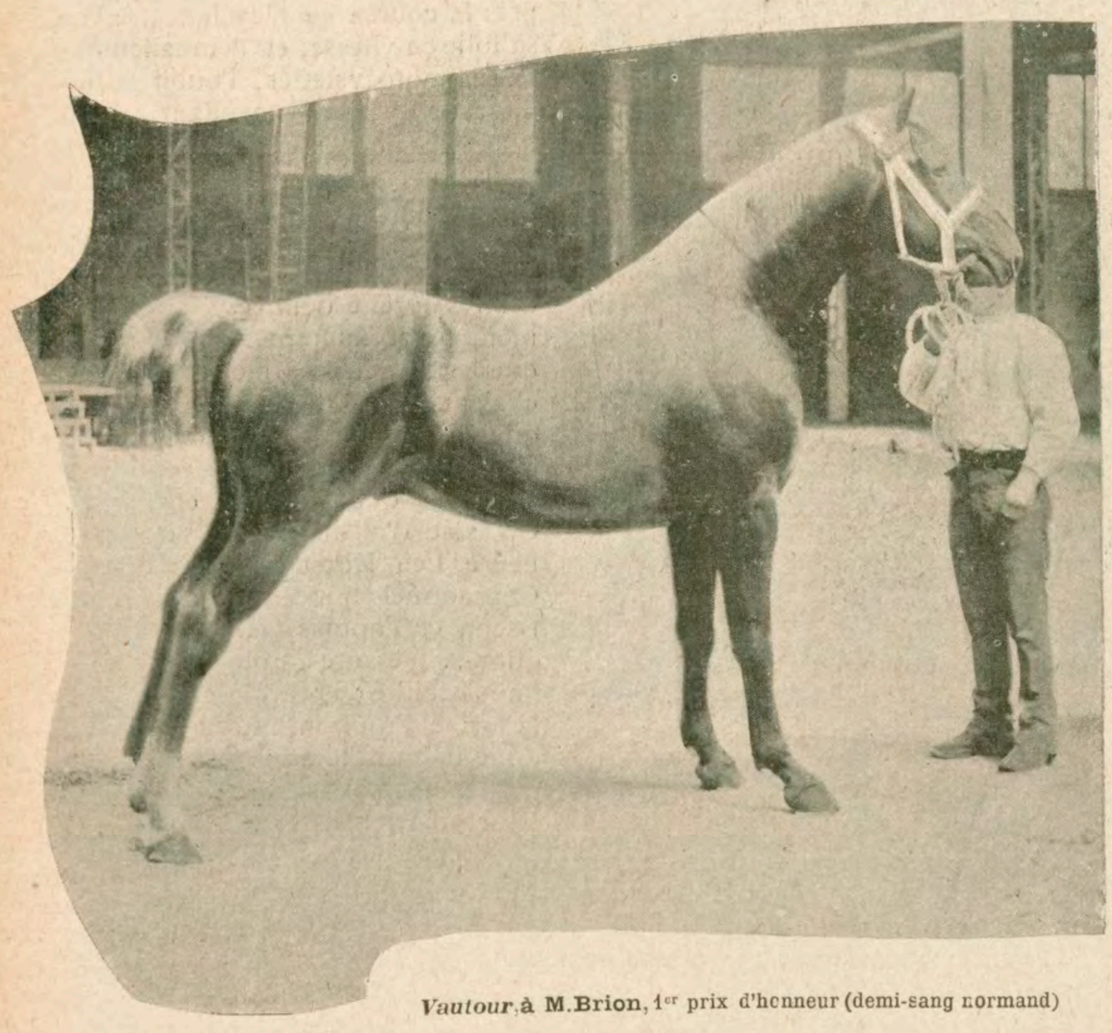
Depuis le Concours général agricole de Paris — auquel nous avons consacré un numéro entier de la Vie au Grand Air *— nous avons eu, en France, deux autres grands concours régionaux; celui de Laval, qui vient d'avoir lieu, clôt, temporairement du moins, la série de ces solennités agricoles; il nous intéresse à un double titre, car il comprenait, outre les animaux de ferme et de basse-cour, une intéressante exposition hippique et une importante exposition canine.*



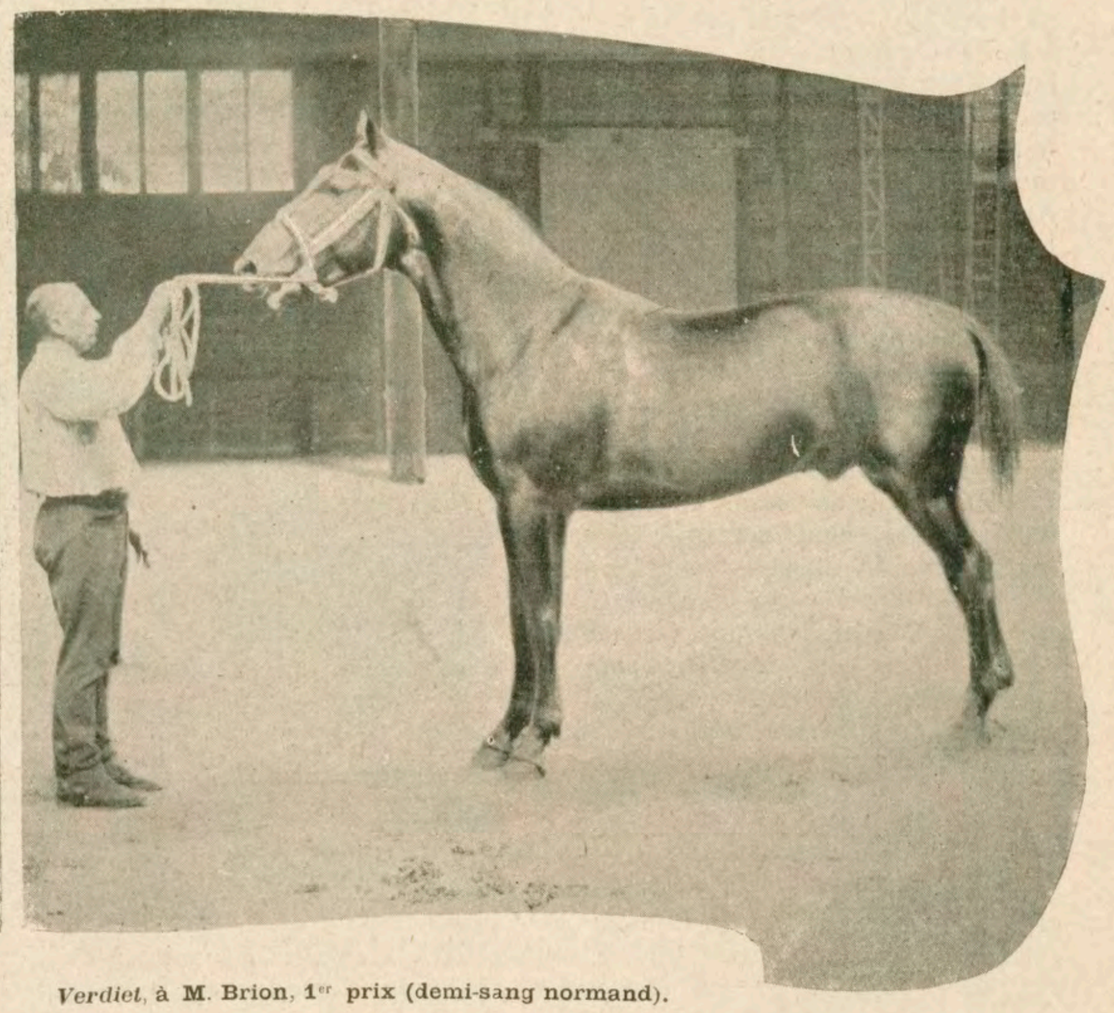
Altesse de Laval.
Lice Pointer, par Brodick-Castle, hors de Champion, et Archiduchesse, à M. Gibory.

La région dont le concours régional de Laval fut le centre avait une vieille culture traditionnelle, qui s'est profondément modifiée depuis une quarantaine d'années, grâce à l'impulsion donnée par les syndicats et associations agricoles; elle est en passe de devenir une des plus belles de France. Ce qui domine surtout, dans la Mayenne et les départements limitrophes, ce ne sont point les grandes exploitations, mais les petites cultures, lesquelles du reste ont été largement récompensées par le jury du concours. La grande prime d'honneur a, en effet, été décernée à un petit cultivateur qui exploite une ferme d'une trentaine d'hectares seulement : M. Joseph Maignan.

L'élevage constitue, dans la région, la branche capitale de la production agricole; dans toutes les fermes, l'étable est la base de la prospérité.



Vautour, à **M. Brion**, 1er prix d'honneur (demi-sang normand)



Verdiet, à **M. Brion**, 1er prix (demi-sang normand).

Depuis nombre d'années, nous n'avions pas eu l'occasion de voir un concours aussi brillant que celui-ci; il était installé par M. Grosjean, inspecteur général de l'agriculture, avec un goût exquis, sur les promenades ombreuses, le long des quais de la Mayenne. La place nous manque pour parler des concours spéciaux des races ovine, porcine et bovine, ainsi que des animaux de basse-cour; dans le courant de l'année, du reste, nous consacrerons des articles à l'élevage, qui fait partie du programme de la *Vie au Grand Air*, et nous aurons ainsi l'occasion de parler des lauréats des concours régionaux passés.

A tout concours régional est annexée une exposition chevaline, qui a plus ou moins d'importance, suivant la région du concours : à Laval, le concours hippique a eu une importance exceptionnelle; il réunissait, en effet, quelques-unes de nos meilleures et plus utiles races de France; le demi-sang normand, la race percheronne, le cheval de trait breton et le postier du Finistère. On peut dire qu'il y en avait pour tous les goûts, depuis le cheval fin d'attelage ou de selle jusqu'au gros fardier. Dans chacune des catégories figuraient des lots extrêmement intéressants, et qui mériteraient par leur qualité qu'on leur consacrât une étude séparée, ce que nous nous promettons de faire pour toutes nos bonnes et belles races françaises. Les prix d'ensemble ont été attribués ainsi : 1° *demi-sang*. Grand prix d'honneur à M. Thibaut, éleveur à Larré (Orne), et mention très honorable à M. Paul Brion, éleveur à Caen (Calvados); 2° *trait*. Grand prix d'honneur à M. Ed. Perriot, éleveur à Maigron (Eure-et-Loir), pour un lot de race percheronne. M. Ed. Perriot, nos lecteurs s'en doivent souvenir, fut un des grands lauréats de l'exposition chevaline internationale de Vincennes. Dans une région où la chasse est particulièrement en faveur, une exposition canine devait être jointe au concours régional; elle eut lieu, sous le patronage de la Société centrale pour l'amélioration des races canines, sur le champ de foire de Vaufleury. Le président de son Comité d'organisation était le comte d'Elva, assisté du comte du Bourg, de M. E. de la Beauluère, de M. P. Gibory, de M. de Lagrange, du comte de Montferré, du comte de Serrant, du vicomte de Villebois-Mareuil, de M. Huguet, etc., etc.

Elle comptait plus de trois cents chiens de diverses races. Certes, nous avons revu, parmi les lauréats, et aussi parmi les oubliés du jury, pas mal d'anciennes connaissances. Voici, en effet, les chiens de berger de M. Sauret, un conducteur du marché de la Villette, qui, avec sa belle descendance du célèbre Camarade, a enlevé tous les prix spéciaux; dans les fox-terriers, ceux de M. Foulon; les meutes de MM. Foccard, comte de Montferré, du comte de Serrant, de M. Alain Bourbon, du comte d'Elva, etc., etc. Dans les chiens d'arrêt, ceux de MM. Yves (braques du Bourbonnais), de M. Beaussart (épagneuls français), du Dr Luc Arbel, de M. Grignon de Villeneuve, de M. Bureau (pointers), de M. de Martel (St-Germain), de MM. Thibaut et Huguet (setters anglais), Paul Caillard (setters gordons), Dans le nombre, il y aurait bien des sujets, primés ou non, qui mériteraient mieux qu'une simple mention; pour ne point faire de jaloux, je ne parlerai que d'un animal que son propriétaire, l'un des organisateurs de l'exposition, avait exposé hors concours : Altesse de Laval, pointer blanche et foie tiqueté, importée d'Angleterre, et qui est un des plus beaux types qui aient jamais existé en France; j'ajouterai qu'en chasse, la chienne est excellente; elle n'est donc pas, comme tant de chiens remarqués dans bien des expositions, une « bête à concours ».

France de Lanestault.
Chienne Saint-Germain, 1er prix, à M. de Martel.

PAUL DE BART.

Les Coupes de la " Vie au Grand Air "

Deux nouveaux objets d'art viennent de s'ajouter à la liste des challenges offerts par notre directeur Pierre Lafitte. Ces deux objets d'art, d'une valeur de mille francs, seront attribués, comme nous l'avons dit, à deux épreuves d'aviron et de bicyclette dont nous donnons ci-dessous les règlements.

Le Rétiaire, par Tony Noël.
P. Goldscheider, édit., 28, avenue de l'Opéra, Paris.

Coupe de Rowing

CETTE coupe a été confiée par nous au Comité des Régates Internationales de Paris. Elle sera courue d'après le règlement suivant :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé pour le sport nautique, une Coupe de la *Vie au Grand Air*.

ART. 2. — Cette Coupe-challenge est confiée au Comité des Régates Internationales de Paris. Elle est affectée à une course à quatre rameurs seniors, armement libre.

ART. 3. — Le Comité des Régates Internationales de Paris devra, chaque année, organiser la course et supporter les frais de cette organisation.

La course portera le titre de *Coupe de la Vie au Grand Air*.

ART. 4. — L'affectation à une autre course — en admettant que la course à quatre (construction libre) disparaisse du programme du C. R. I. P., ne pourra avoir lieu qu'en assemblée et après approbation de la *Vie au Grand Air*.

ART. 5. — Le Challenge, d'une valeur de mille francs, restera entre les mains du vainqueur jusqu'à épreuve suivante. Il deviendra la propriété définitive de l'équipe qui l'aura gagné trois fois.

ART. 6. — La course est internationale et est ouverte à toutes les équipes appartenant aux sociétés françaises et étrangères reconnues par la *Fédération Française des Sociétées d'Aviron*.

ART. 7. — La société à laquelle appartient l'équipe gagnante est immédiatement mise en possession du Challenge qu'elle devra retourner au Comité des Régates Internationales de Paris l'année suivante et un mois avant le jour fixé pour la course.

L'objet d'art attribué à cette épreuve est le *Rétiaire* de Tony Noël, bronze d'art patiné, hauteur 75 centimètres.

Coupe de Cyclisme

LA Coupe de Cyclisme a été confiée à l'Union Vélocipédique de France. En voici le règlement :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé pour le sport cycliste une coupe de la *Vie au Grand Air*.

ART. 2. — Cette Coupe-challenge est confiée à l'Union Vélocipédique de France.

ART. 3. — Cette coupe est affectée à une course de 1 500 mètres, bicyclettes, avec entraîneurs humains, par équipes de deux coureurs pour chaque club, une seule équipe d'entraîneurs étant affectée à chaque coureur.

ART. 4. — L'Union Velocipédique de France se charge de l'organisation de l'épreuve qui portera le nom de Coupe de la *Vie au Grand Air*.

ART. 5. — Le Challenge, d'une valeur de mille francs, restera entre les mains du club vainqueur jusqu'à l'épreuve suivante. Il deviendra la propriété définitive du club qui l'aura gagné trois fois.

ART. 6. — La course est internationale et ouverte à tous les clubs faisant partie de l'Union Vélocipédique de France ou d'une des fédérations affiliées à l'Union Cycliste Internationale.

ART. 7. — La Société Vélocipédique est immédiatement mise en possession du Challenge qu'elle devra retourner à l'Union Vélocipédique de France un mois avant la date fixée pour l'épreuve suivante.

L'objet d'art attribué à cette épreuve est *Diane chasseresse*, de Henri Levasseur, bronze d'art patiné, hauteur 85 centimètres.

A bientôt les autres coupes.

Diane Chasseresse, par Henri Levasseur.
P. Goldscheider, édit., 28, avenue de l'Opéra, Paris.

BLOC-NOTES

LES COURSES

LE PRIX PATRIARCHE A ENGHIEN. — Les courses sont un peu monotones en cette fin de saison, en obstacles surtout, on revoit trop souvent les mêmes chevaux. Cependant l'autre jour, à Enghien, nous avons eu une épreuve intéressante, le Prix Patriarche, qui avait réuni douze partants d'assez bon ordre.

L'arrivée a été très disputée entre Dampierre, Senlis et Morte-Eau, on peut même ajouter Duchesse à ces trois premiers. La victoire est restée à Dampierre, monté par W. Head qui n'avait pas, depuis longtemps, enlevé une course de cette importance, mais dont les sportsmen de la génération actuelle se rappellent encore l'énergie et les succès d'autrefois. L'énergie est encore restée entière, il nous l'a prouvé hier; le succès peut donc revenir.

W. Head est l'un de nos plus anciens professionnels ; sous le nom de W. Johnson, il a gagné la Grande Course de Haies d'Auteuil avec Vanille, il y a quinze ans. La pelouse, vu sa figure ravagée et son menton proéminent, l'a pittoresquement surnommé « Gamahut ».

DAMPIERRE, *par Saint-Damien et Marnes, à M. G. Dreyfus, gagnant du Prix Patriarche à Enghien (21 juillet.)*

Dampierre, par Saint-Damien et Marnes, courait pour la seconde fois en obstacles ; pour ses débuts le 15 juillet, il avait fini quatrième à Enghien derrière Vaillant III, Frying Pan et Trani et devant Vert-de-Gris, Talien-Van, Vaudeville et Bien-Venu. Il appartient à M. Gaston Dreyfus et est entraîné par Lawrence.

LE JOCKEY NÈGRE DANIELS. — Le public du pesage et de la pelouse, à Enghien, le jour du Prix Patriarche a fait une véritable ovation au jockey qui montrait Irun II, vainqueur du prix du Béarn, steeple-chase handicap, à réclamer. C'est que ce jockey était un nègre du plus beau noir, ce qu'on ne voit pas souvent sur nos hippodromes. Daniels, c'est son nom, est peut-être le seul jockey de couleur qui se mette de temps en temps en selle ; jusqu'à présent il avait eu une guigne vraiment... noire. Le voilà désenguignonné, et j'espère que maintenant Daniels passera souvent premier le poteau ; c'est un bon et brave garçon, très jovial, toujours de bonne humeur, excellent camarade et le boute-en-train des apéritifs et des soirées de bar de l'Hôtel d'Albion de Chantilly, il a toujours le mot pour rire. Au premier rang de ceux qui acclamèrent Daniels, j'ai remarqué Footit du Nouveau Cirque, qui, en songeant à son partenaire habituel Chocolat, avait risqué un louis sur la monte du « nègre », et Irun II a rapporté 379 francs pour 10 francs !

LE JOCKEY NÈGRE DANIELS
montant Irun II, par Chalet et Contrebande, à M. de Morcourt, gagnant du Prix du Béarn. (Enghien 21 juillet.)

Irun II est d'ailleurs un ancien bon cheval que l'on avait perdu de vue, car, pour sa rentrée cette année, il était tombé, mais l'an dernier dans le Prix de la Cerdagne, à Enghien, il avait fait dead-heat avec Irisée pour la deuxième place derrière Mirandole et devant Tournay, Ivresse et Hohé L'Amour.

J'ajouterai qu'Irun II est entraîné par M. Calas, un vétérinaire militaire qui a démissionné il y a quelques années pour s'établir entraîneur à Chantilly.

FRANC-PICARD.

AUTOMOBILE

UN RUBAN. — A l'occasion du 14 juillet, M. René de Knyff vient d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur. Nos félicitations au « Roi des chauffeurs. »

BILLARD

L'AMATEUR.

LE billard se ressent de la venue de l'été et les académies, sans être désertes, ne présentent plus leur aspect animé des beaux jours.

Malgré cela on peut prévoir que dès le mois d'octobre elles vont reprendre plus nombreuses et plus fréquentées que jamais.

Les matchs de billard, tels qu'ils sont pratiqués dans les établissements spéciaux, peuvent actuellement être considérés comme autorisés et n'ayant plus à redouter l'immixtion de la police.

Aussi doit-on compter que l'an prochain le nombre des académies, présentement réduites à trois, — académies Grasset, Vignaux et Grand Café, — aura considérablement augmenté et que la presque totalité des professionnels de valeur sera réunie à Paris l'hiver prochain.

Déjà on peut constater les premiers symptômes de leur exode vers la capitale et de l'accroissement des académies.

L'Olympia va rouvrir en septembre avec, comme leaders, Schaefer et Buratel.

Les derniers professeurs restés fidèles à la province la quittent pour Paris. C'est ainsi que Dedet, qui, depuis nombre d'années, enseignait à Lyon, est entré chez Vignaux. On signale la venue de Boîtel, le professeur de Nice.

Lavendy, un artiste belge qui a déjà joué ici, est arrivé depuis quelques jours.

Enfin des pourparlers vont être prochainement engagés pour amener à Paris plusieurs américains : Slosson, l'ancien adversaire de Vignaux gagnant à plusieurs reprises du championnat du monde institué à New-York par la compagnie Brunswick, Mac-Laughlin, un des meilleurs joueurs des États-Unis, Willie-Hope, le petit prodige de 18 ans Les amateurs de billard sauront l'an prochain comment occuper leurs loisirs.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nous nous sommes entendus avec la Maison Michelin pour publier chaque semaine un article sur l'emploi des pneumatiques, leur entretien, leur conservation. Nous ne doutons pas que ces renseignements techniques n'intéressent nos lecteurs qui pour la plupart chauffeurs, ou cyclistes, usent de pneumatiques et qu'ils ne trouvent dans ces articles hebdomadaires de très bons tuyaux qu'ils sauront mettre à profit.

Nous avons commencé à faire des pneumatiques de vélo en mai 1891 ; au mois de septembre, le pneu Michelin, le « père des démontables », gagnait la Course Paris-Brest. Nous avions en magasin juste douze pneus fabriqués ; et, au Stanley Show qui eut lieu le mois suivant, nous prenions quatre mille paires de commandes. En juin 1895, la première voiture munie de pneumatiques Michelin sortait de l'usine et y rentra le soir à dix heures après avoir eu ses pneus éclatés vingt-une fois.

Pendant toute l'année, les essais continuèrent avec une équipe de dix ouvriers ; aucun des pneus produits dans le courant de cette année ne fut vendu, c'est seulement en février 1896, que nous commençâmes la vente des pneus de voitures.

C'est dire que nous avons fait beaucoup d'essais, dépensé beaucoup d'argent en études et par conséquent acquis une certaine expérience.

Or, nous avons constaté que *sur 100 bandages qui rentrent à l'usine après usage* et qu'on nous demande de réparer, il y en a à peu près 45 qui ont été *abîmés simplement par la façon dont on les a employés*.

Sur *100* chambres à air qui reviennent dans les mêmes conditions, il y en a *55* dont l'avarie ne provient ni de la route ni des pneus, mais bien de la façon défectueuse dont la chambre à air a été montée.

Dans ces conditions, nous croyons qu'une grande partie des ennuis qui assaillent le chauffeur provient de ce qu'il n'est pas très bien renseigné sur la façon d'employer le pneumatique.

Nous serons très heureux si à notre expérience les chauffeurs expérimentés veulent bien joindre la leur et nous nous empresserons de publier les communications intéressantes qui nous seront faites.

MICHELIN ET Cie.

LA VIE AU GRAND AIR

Service de la Librairie Sportive

LA CHASSE va rouvrir le mois prochain; nous croyons intéressant pour nos lecteurs chasseurs de leur donner, à cet occasion, une liste des volumes qui concernent leur sport favori.

NOTRE service de Librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de TOUT VOLUME QUEL QU'IL SOIT, *au reçu du montant de la commande augmenté de 0 fr. 50 pour frais d'expédition.*

CHASSE

Le chien

re ami le Chien,
aces françaises et étrangères, histoire naturelle, achat, élevage, dressage pratiqué et raisonné, reproductions, expositions, traitement des maladies, chenil, amélioration, par le baron DE VAUX d'après GORDON-STABLES, — préface par AURELIEN SCHOLL. vol. grand in-8 imprimé sur papier glacé, orné de 24 planches hors-texte, et 146 vignettes sur 352 pages de texte, relié sous couvertures bleutée, cuir japonais extensible, avec plats ornements, imprimés en couleur, tête dorée tranches ébarbées.
Relié ..... 10 »
Sur japon broché ..... 20 »

Chien,
istoire naturelle, races d'utilité et d'agrément, reproduction, éducation, hygiène, législation par Eugène GAYOT ouvrage augmenté d'un atlas de 127 figures.
vol. in-8 ..... 12 »

nfance du Chien,
sychologie et élevage pratique par E. LEROY.
vol. in-18 jesus avec illustrations ... 2 »

Races françaises de Chiens d'arrêt,
ar J. de CONINCK.
uperbe ouvrage considérablement augmenté, avec 20 planches hors-texte donnant des portraits de chiens primés aux exposition ..... 10 »

Le Chien,
Son histoire, ses exploits, ses aventures par Alfred BARBOU, ouvrage illustré de 87 compositions par E. BAYARD, COUTURIER, Adrien MARIE, Charles JACQUES, etc.
1 vol. grand in-8 raisin broché ..... 4 »
Relié toile, plaques dorées ..... 6 »

Les Chiens et leur hygiène,
Par Pierre MÉGNIN, ancien vétérinaire de l'armée.
1 vol. in-8 ..... 4 »

Le Chien, élevage, hygiène, médecine,
Par Pierre MÉGNIN,
Tome I *Zoologie canine,* histoire, origine etc 85 gravures ..... 5 »
Tome II *Les Chiens d'arrêt,* 53 portraits. 5 »
— III *Lévriers, Chiens courants, et bassets,* 63 portraits ..... 5 »
Tome IV *Les chiens de berger, de garde, et de luxe,* 199 portraits ..... 4 »

Le Chien destiné à la Chasse à courre,
Sa beauté, son élevage, par BAILLY DU PONT.
1 vol. in-8 ..... 1 50

Les Chiens courants français,
Pour la chasse du lièvre dans le midi de la France, par le comte E. DE VEZINS.
1 vol. in-16 jésus, 2e édition sur papier de Hollande ..... 3 »

Dressage du Chien d'arrêt,
Par Léon VERRIER,
1 joli vol. in-12 orné de gravures ... 2 »

Le Dogue de Bordeaux,
Histoire et description de la race, ouvrage orné de 10 portraits types
1 brochure in-8 ..... 2 »

Traité pratique des Maladies des Chiens,
Par E. CAPRON, pharmacien.
1 vol. in-18, 5e édition, revue et augmentée 1 50

L'art de guérir la Maladie des Chiens,
Suivi de la rage et des moyens de la prévenir par Frédéric HERPIN
1 vol. in-18, 6e édition ..... 2 »

La Rage et les expériences de M. Pasteur,
par Gaston PERCHERON.
1 vol. in-18 jésus 0 80

Une visite au chenil d'élevage de Rallye-Montbard,
Par le comte C. G., plaquette in-8°. Intéressante monographie de l'ancien chenil de M. Benoit-Champy, ornée de plusieurs portraits des principaux chiens ... 3 »

La Chasse au Chien d'arrêt,
Par le vicomte DE LA NEUVILLE. Les armes, fabrication des canons. Les divers chiens d'arrêt, dressage, maladies etc.
1 volume in-18 (19×12), 500 pages avec gravures, broché 3 50

Down ! Dressage à l'anglaise,
Complété par le rapport, par E. BELLECROIX.
1 vol. in-18 avec 24 illust. de l'auteur. 3 »

Le Dressage de Fram,
Élevage et mise en chass du parfait d'arrêt, par Albert DOMANGET. « Mieux douceur que violence ». Nouvelle éd avec un appendice sur l'emploi du de force. Cet ouvrage a été honoré médaille d'argent, décernée par la S protectrice des animaux.
1 vol. 23×14, 113 pages avec fig broché ..... 2 »

Le Dressage du Chien d'arrêt,
Par E. BELLECROIX.
1 vol. in-18, 7e édition ..... 2 »

Le Chasseur au Chien d'arrêt,
Contenant les habitudes, les ruses du l'art de le reche cher et de le tirer. le des armes, l'éducation des chiens, maladies etc.
Un volume in-18, 9e édition ..... 2 »

Étude sur les Chiens d'arrêt de race ang
Par Émile FRÉCHON. — Les chiens en terre et en France. Le setter, le setter et feu, gordon ou écossais, setter rou pointer, les petits épagneuls, les retri
Ouvrage très utile et très documenté, 25×16, 140 pages avec figures, broché ..... 2 »

Pointers, Setters, Petits Epagneuls,
Etude sur les chiens d'arrêt de race ang par FRÉCHON.
1 vol. in-8 avec figures ..... 5 »

es Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

e se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SSURANCES SPORTIVES

es **Assurances Spéciales**, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
'assurance contre les accidents, pour être bien e, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con-tent pleine et entière garantie, doit être faite c beaucoup de soins, et demande le concours de cialistes rompus à la confection des contrats constituent cette garantie.
u'il s'agisse d'assurances automobiles, de che-x et voitures, ou d'assurances individuelles, la ice souscrite ne vaut que par les clauses y ins-es, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.
es **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, 'aris, se chargent de toutes les assurances en éral, et tout particulièrement des assurances rtives pour lesquelles elles se sont spécialisées.
ous les sportsmen qui voudront être bien assu-et ne pas payer des primes exagérées feront c bien de s'adresser aux **Assurances Spé-les**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront tes satisfactions.
ur demande, les **Assurances Spéciales** en-nt donner verbalement toutes les explications es.
our donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 83-41.

AUTOMOBILES

casion exceptionnelle, 3 trains Scotte abso-ument neufs. A vendre bonnes conditions. — beck, ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

ansformation de motocycles à pétrole en Voiturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 sses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléne 923. 05. (6245)

ulez-vous louer bicyclette, motocycles et automobiles? adressez-vous au *Garage Dupré,* avenue de la Grande-Armée; 156, avenue Maoff. Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances marchandises. (6302)

Paris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Renault, de Dion,* etc. Grand choix de voitures d'occasion des premières marques telles que *Panhard-Levassor, Renault, de Dion, Mors.* Toutes voitures à l'essai et garanties. (6310)

Omnibus de luxe Delahaye, 6 pl. 14 cn. Courroie unique. Avance à l'allum. faisant du 50. Dynamo de recharge. Pneus neufs. Livré en juill. 1901. 10 000 fr. Ec. à M. Cravoisier, à Melun. (6353)

Voiture Darracq 9 chevaux, forme charrette, verte, roues bois, parfait état, à vendre bonnes conditions. S'adresser M. Aug. Wimille, au *Petit Parisien*, 18, rue d'Enghien, Paris. (2001)

A vendre Darracq, neuf chevaux, double phaéton dossier carré, état de neuf, pneus renforcés phares acétylène, toutes pièces de rechange et accessoires très bas prix. Villoeq, Neuilly-Plaisance. (2003)

CHIENS

Chenil français. Chiens de chasse bien dressés : colleys, fox-terriers et toutes races. — Bouquet, 35, rue Clisson, Paris. Téléph. 807-47. (6370)

Chiots colleys à vendre, race pure. D'Hyver de Las Dezes, Cuq-Toulza (Tarn). (6371)

DIVERS

Achèterais d'occasion appareil photographique 13×18, état de neuf. Ecrire Rogé, 90, rue Saint-Louis-en-l'Ile, Paris. Pressé. (2005)

YACHTS

Excellente occasion. "Le Verée", yacht de 6 tonneaux, gréé en côtre, tenant admirablement la mer. Prix : 1500 fr. Pour le visiter s'adresser chez Verly, au pont de Poissy (Seine-et-Oise) et pour traiter à M. Bourdeau, 14, rue Desneraudes, à Paris. (6359)

Echos

COMPRIMÉS VICHY

Voici venir la saison des excursions et des longues promenades : plaisir qui expose aux inconvénients de la soif et au danger de boire avidement de l'eau mediocre ou mauvaise. Avec quelques **Comprimés de Vichy-État**, tout pleins des vertus qu'on reconnaît aux sels des Célestins, de l'Hôpital ou de la Grande-Grille, on obtient une boisson qui se rapproche sensiblement de ces eaux fameuses.

Rien de plus pratique et de moins coûteux. On s'explique que l'usage en soit devenu universel.

***

GRAND GARAGE CENTRAL

Chauffeurs, commerçants, industriels, que vos affaires appellent dans le centre de Paris et qui voulez avoir près de vous, en lieu sûr, votre voiture, allez au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre).

Vous y trouverez, en plus d'un atelier de réparations très complet, d'une fosse de nettoyage et de très confortables cabinets de toilettes, tous accessoires pour automobiles à des prix exceptionnels.

Ajoutons que le Grand Garage Central est dirigé par M. Bory, dont la compétence en automobile est une garantie pour les chauffeurs qui désirent faire l'achat d'une voiture neuve ou profiter d'une bonne occasion.

L. Jacquier, propriétaire. — A. Bory, directeur.

***

POUR LES VACANCES

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE, 4, rue de Chartres à Neuilly, à *40 mètres de la Porte-Maillot* a réservé pour les *Vacances, Bains de mer* et la *Saison des chasses* des :

Panhard-Levassor, 15 chx, mot. Centaure.		25.000
Panhard Levassor, 10 chx,	—	15.000
Panhard Levassor, 7 chx, roues égales	—	9.500
Renault frères, 8 chx, nouveau moteur		6.500
De Dion-Bouton, 8 chx, nouveau moteur, châssis allongé, livraison immédiate	avec la forte remise.	
De Dion-Bouton, 6 chx, type L		
De Dion-Bouton, 4 chx et demi, type G		

On trouve également à la Maison OUTHENIN-CHALANDRE quantité d'occasions :

De Dion-Bouton, 8 chx, ancien moteur	4.500
De Dion-Bouton, 3 chx et demi	2.200
Delahaye, 15 chx	6.000
Delahaye, 12 chx	4.000
Delahaye, 5 chx	2.000
Panhard, 4 chx, état de neuf	2.000

Et quantité d'autres marques.

La Maison OUTHENIN-CHALANDRE possède de grands ateliers de réparations avec des ouvriers d'élite de la Maison de Dion-Bouton et Panhard-Levassor et un magasin où tous le chauffeurs veront *à des prix exceptionnels* des pièc rechange et accessoires de toutes natures, que des pneus Michelin et Continental.

***

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA TERRANEE

Excursions aux Gorges du Tarn par le Bourb

Les Compagnies P.-L.-M., Orléans et Mi nisent, avec le concours de l'Agence des économiques, une excursion aux Gorges suivie d'une visite à la vieille cité de Carca
Prix (tous frais compris) :
1re cl..... 275 fr. | 2e cl.....
Départ de Paris, le Dimanche 3 Aoû
S'adresser, pour renseignements et bi l'Agence des Voyages économiques, 17 faubourg Montmartre et 10, rue Auber,

***

A l'occasion des **Courses de Vichy**, pagnie P.-L.-M. mettra en marche, au d Paris, un train spécial à prix réduits en classes. Prix des places aller et retour :
2e cl..... 28 fr. | 3e cl.....
Aller. — Départ de Paris, le samedi 2 10 h. 53 soir; arrivée à Vichy, le 3 août, à 6 h. 20 matin.
Retour. — Au gré des voyageurs par tous les ordinaires, sauf les express, à partir du jusqu'au dernier train de la journée du Nombre de places limité. Bagages. Pas de fra
Pour tous autres renseignements, affiches publiées par la Compagnie.

CHAPEAUX ANGLAIS

TOQUE POLO

STAGG 7, rue Auber PARIS

Le Gérant : G. Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété